a. hyd. 477

Daru

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Digitized by Google

Digitized by Google

DES

CHEMINS DE FER.

Digitized by Google

PARIS, IMPRIMERIE DE MOQUET ET HAUQUELIN, RUE DE LA HARPE, 90.

DES

CHEMINS DE FER,

ET DE L'APPLICATION

DE LA LOI DU 11 JUIN 1842.

PAR

M. LE COMTE DARU,

PAIR DE FRANCE.

« Cette loi sera une grande ou une triste chose, « suivant la maniere dont elle sera exécutée. »

M. Dufaure, page 2 de la lettre à un député par M. Barthélemy.

PARIS,

LIBRAIRIE SCIENTIFIQUE-INDUSTRIELLE,

DE L. MATHIAS (AUGUSTIN),

Quai Malaquais, 15.

1843.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

PREMIÈRE PARTIE.

DES DISPOSITIONS DE LA LOI DU 11 JUIN 1842.

Digitized by Google

Digitized by Google

Il faut construire des chemins de fer en France: c'est un point sur lequel tout le monde est d'accord. L'intérêt de notre commerce au-dedans, le maintien de notre influence au dehors, nous commandent impérieusement de mettre la main à l'œuvre; il faut agir et réparer le temps perdu; c'est là une vérité universellement comprise aujourd'hui.

Mais comment et dans quelle mesure agira-t-on? Par quelles mains et dans quelle pensée les chemins de fer seront-ils construits? Quelle sera l'intervention financière et administrative de l'État et du trésor? Telles sont les principales questions qui surgissent aussitôt qu'on aborde la solution de cet immense problème, l'établissement des communications à la vapeur dans notre pays; questions délicates, qui, pendant dix ans, agitées

tour à tour dans la presse, à la tribune, par des commissions spéciales, dans les conseils du gouvernement, tiennent encore en suspens les meilleurs esprits, et que la loi votée vers la fin de la session dernière n'a pas eu la prétention de résoudre. Cette loi n'est autre chose, en effet, qu'un compromis entre toutes les opinions.

Vainement le gouvernement a-t-il essayé, dans le principe, de faire prévaloir un système qui, à défaut d'autre mérite, avait au moins celui de l'uniformité; le gouvernement a échoué dans ses efforts.

On se rappelle en quoi consistait le projet primitif, présenté aux Chambres le 7 février 1842. Ce projet contenait :

1° L'indication sommaire d'un petit nombre de lignes, auxquelles semblait appartenir, en raison de leur importance, une sorte de droit de priorité : c'étaient la ligne de Paris à Lille et à la mer, celle de Marseille, et celle de Tours;

2° Un mode général et uniforme d'intervention des compagnies dans l'œuvre qui devait être créée par l'État.

M. le ministre des travaux publics n'avait pas eu la pensée de faire plus, de tracer sur le sol un réseau complet des principales lignes de chemins de fer, nécessaires aux besoins généraux de la locomotion. Il déclarait que le devoir

de présenter la loi aux Chambres avait pesé sur lui au moment où il n'était pas prêt à résoudre une pareille question dans toute son étendue ; que le choix et le tracé de quelques-unes des lignes ne pouvaient être, à cette époque, arrêtés en pleine et entière connaissance de cause ; qu'il n'avait pu réunir encore les documents nécessaires pour éclairer son opinion, et en même temps l'opinion des Chambres, sur les différents problèmes dont la solution se rattache à la détermination d'un réseau complet; qu'il ne connaissait pas notamment le mouvement relatif des voyageurs et des marchandises sur les différentes lignes possibles du nord au midi de la France et de l'est à l'ouest ; enfin que les études commencées par les ingénieurs n'étaient pas achevées. Et cependant on a passé outre. On a ajouté au classement projeté une première ligne de Paris à Strasbourg, une autre de Bordeaux à Bayonne, une autre de Bordeaux à Cette, une autre de la Méditerannée au Rhin, une autre de Bourges à Orléans. On a fixé, par quelques points de leurs parcours, des tracés laissés à dessein dans l'indélimitation ; on a étendu les travaux que le gouvernement voulait entreprendre sur quatre directions différentes, et sur 1600 kil. seulement, on les a étendus sur neuf directions et sur 3600 kil. ; c'est-à-dire que les Chambres

ont voulu exécuter cinq lignes et 2000 kil. de plus, que l'administration des travaux publics ne croyait possible et utile de le faire dans l'état des études et dans la situation de nos finances.

L'article 1er de la loi, ainsi altéré dans sa disposition fondamentale, après avoir traversé la longue et difficile épreuve de vingt-deux amendements, modifié par la commission, modifié par la Chambre, a été définitivement adopté.

Le mode d'exécution n'a pas subi des changements moins graves. L'amendement de M. Duvergier de Hauranne, devenu le paragraphe 1er de l'article 2, a donné au gouvernement la faculté, qu'il ne demandait pas, d'appeler l'industrie privée à son aide pour la construction des différents chemins proprement dite. Rien n'a été stipulé sur le système d'intervention financière du Trésor, comme si l'on avait voulu, par la multiplicité des formes, sous lesquelles des secours pourraient être offerts à l'industrie, essayer de relever, de ranimer la confiance. Le mode général d'exécution, qui dans le projet primitif avait prévalu, a donc disparu de l'art. 2, comme avait disparu elle-même de l'article 1er la pensée qui, dans le principe, avait présidé au classement.

Sous cette forme nouvelle, la loi n'est autre chose qu'un cadre, où toutes les opinions ont

pu venir se ranger, trouvant, à défaut d'une satisfaction réelle, une satisfaction au moins apparente. C'est, pour parler le langage des travaux publics, un avant projet, et rien de plus.

Toute l'importance en consiste dans la déclaration qu'elle renferme de la nécessité d'établir des chemins de fer en France, et, à cet égard, de satisfaire à un besoin généralement senti.

En effet, à l'époque où cette loi a été présentée, des bords du Rhin aux rives de l'Océan, du nord au midi de notre territoire, une même pensée remuait les esprits; elle s'agitait dans les conseils des départements et des communes, comme au sein des grands pouvoirs de l'Etat; elle préoccupait toutes les classes de citoyens; les villes et jusqu'aux villages les plus reculés venaient offrir au gouvernement un concours qui ne leur était même pas demandé. En présence de ces manifestations énergiques d'une volonté à peu près unanime, dans un pays, où l'opinion règne en souveraine, et impose tour à tour à chacun sa loi, il était impossible de s'abstenir. Le flot nous entraînait, il fallait bien le suivre, et s'attacher seulement à en régler le cours.

Mais l'administration n'était pas prête, c'est le ministre lui-même qui l'a déclaré; elle se trouvait prise au dépourvu.

Depuis le jour où, à la suite d'une discussion longue et mémorable, la Chambre des députés avait rejeté l'exécution pure et simple des chemins de fer par l'Etat, l'administration des ponts-et-chaussées avait montré peu d'empressement, il faut le dire, à préparer des projets, à compléter des études dont les compagnies seules devaient profiter. Elle ne s'était pas précisément abstenue: les crédits ouverts à plusieurs reprises par les Chambres, dans le but de faire procéder à ces travaux préparatoires, ne le lui avaient point permis; des projets avaient été étudiés dans des directions différentes, mais on n'avait pas, jusque là du moins, pris bien au sérieux la construction de nos principales lignes de chemins de fer.

Aussi, lorsqu'éclatèrent de toutes parts les sentiments si vifs dont nous parlions tout à l'heure, l'embarras fut-il extrême. On se trouva dans la position où l'on s'était déjà trouvé, en 1822, lorsqu'il s'était agi de creuser des canaux sur notre sol. Que se passa-t-il alors? Nous devons le rappeler.

Les hommes à grandes idées, comme il en existe toujours, ne se contentèrent pas plus à cette époque que maintenant de projets modestes, appropriés à nos ressources et à nos besoins. Ils voulurent doter la France d'un système complet de navigation, sillonnant de part en part notre territoire. Ils trou-

vèrent insuffisante la loi proposée par le ministre. Ils s'adressèrent à l'administration, qui ne consent guère à avouer son impuissance, et encore moins à refuser des crédits qu'on lui offre. Aussi vit-on sortir des cartons ministériels, et se produire tout d'un coup au grand jour une foule de plans mal étudiés, comme l'expérience l'a démontré depuis; et de là bien des mécomptes. Mais les dispositions étaient si favorables! Comment ne pas en profiter? Les administrations ne se corrigent point: ce qu'elles ont fait une fois, elles le font toujours; elles sont persévérantes dans le bien comme dans le mal.

Ce qui était arrivé pour les canaux il y a vingt ans, s'est précisément reproduit, il y a un an, dans la discussion de la loi sur les chemins de fer. Un moment on a résisté; puis, bientôt les cartes ont été dressées, il y a eu des chemins pour tout le monde; on a pu admirer sur ces plans déposés alors dans les deux Chambres les magnifiques communications à la vapeur tracées sur le papier. L'exécution simultanée de toutes les parties de ce vaste projet a été une seconde fois résolue. On le voit, la ressemblance est parfaite. Seulement, comme les travaux de chemins de fer parlent davantage à l'imagination, comme ils tiennent plus du grandiose, comme ils constituent en

quelque sorte le merveilleux en fait de travaux publics, on ne s'est plus contenté, comme en 1822, d'une dépense estimée à 120 millions; le chiffre a été décuplé.

Pouvait-il en être autrement, lorsque les exposés des motifs du gouvernement, et les rapports des commissions des deux Chambres disaient :

L'étranger triomphe de notre inertie; il attribue notre impuissance aux formes du gouvernement que nous nous sommes données. De même qu'on juge un arbre par ses fruits, il attache sur nos institutions un regard de défiance, et s'apprête à nous juger par nos œuvres; lorsqu'on citait ces paroles d'un journal fort répandu de l'autre côté du Rhin et fort attentif à ce qui se passe chez nous : « Les « mouvements politiques et les embarras parle- « mentaires de la France (disait, le 18 février 1841, « l'*Allgemeine-Zeitung*) absorbent dans des que- « relles intestines toute sa force et son activité; « profitons de ce temps de repos pour devenir « puissants. » Lorsqu'enfin on rappelait le discours d'un orateur Belge, déclarant, que notre « pays, si grand dans les travaux de la guerre, « était inhabile aux travaux de la paix, et au dé- « veloppement des arts industriels. »

Réveiller ces souvenirs, c'était faire appel à de

vives susceptibilités, et cet appel pouvait-il ne pas être entendu ?

Chacun d'ailleurs sentait le besoin de mettre un terme à des débats depuis trop longtemps pendants devant les Chambres et devant le pays. Quelque opinion que l'on eût au fond sur les avantages et les inconvénients des divers systèmes souvent débattus, il était évident pour tout le monde que dans une matière où les faits sont encore mal explorés et mal connus, dans une matière qui touche à de nombreux et vifs intérêts, il n'y a pas de rôle à la fois plus aisé et plus stérile que celui de trouver et de soulever des objections. Lorsque le gouvernement se présente pour entreprendre des chemins de fer, on peut dire qu'il exécute trop lentement et trop chèrement; lorsque les compagnies sollicitent des concessions, on peut dire que, dans l'état de défiance et de dispersion des capitaux de notre pays, il leur est impossible de réaliser les ressources dont elles ont besoin ; s'il s'agit de construire un chemin vers le nord, on peut dire que mieux vaudrait commencer par le centre, l'est ou le midi ; si l'on propose tel tracé, que tel autre serait préférable; et ainsi d'ajournements en ajournements, discuter toujours pendant que d'autres agissent, et consommer en luttes déplorables et en controverses puériles un temps précieux.

Non seulement la stérilité des débats, mais le dommage irréparable du temps déjà perdu, inspirait de justes regrets Comment en effet se défendre, en jetant ses regards en arrière, de cette pensée pénible, que la plupart des chemins de fer, discutés pour la cinquième fois et pour la cinquième année, eussent été achevés et livrés à la circulation, si les lois de 1837 avaient été votées? Alors, au moins, disait-on, l'expérience serait faite, elle serait faite pour tout le monde, l'expérience, qui seule peut détruire les préjugés des uns, confondre les erreurs des autres, et trancher définitivement les questions encore controversables et douteuses.

Rien de plus vrai; et pour s'en convaincre, pour avoir la preuve de la vanité des résultats auxquels souvent conduisent, en l'absence et sans l'autorité des faits, les discussions même les plus approfondies, il suffit de regarder la loi même sortie des dernières délibérations des Chambres. Certes, l'utilité, le mode d'exécution des chemins de fer ont été assez discutés. Les théories les plus diverses ont été à cet égard soutenues, professées. Les controverses les plus vives se sont élevées sur les points de fait et de doctrines. Eh bien! de toutes ces recherches laborieuses, de tout ce mouvement des esprits, qu'est-il résulté?

C'est qu'après de longs détours, on est revenu purement et simplement au point de départ, au projet de 1838. C'est ce projet, repoussé avec tant d'ardeur à cette époque, qui a reparu de nos jours sous d'autres formes et sous d'autres couleurs. L'étiquette seule en est changée, le fond est resté le même.

En effet, le classement stipulé dans l'art. 1er est de part et d'autre identique, à une seule exception près, à l'exception de la ligne du centre, que l'administration des travaux publics proposait, et jugeait praticable il y a cinq ans, qu'elle a repoussée et jugée impraticable lors des derniers débats. Le mode d'exécution est modifié plutôt en apparence que dans la réalité. Car l'État se réserve le droit de construire lui-même les chemins de fer, d'en avoir l'unique et entière propriété : c'est là la règle, l'exception est dans l'intervention des compagnies. Seulement, pour alléger les charges du Trésor, les localités sont appelées à payer, si elles le peuvent et quand elles le pourront, les deux tiers du prix des terrains, et les compagnies fermières, si on en trouve, sont tenues de fournir les rails et le matériel, qui leur seront remboursés plus tard en fin de bail. Sauf ces différences, qui ne sont pas, on le voit, bien grandes, les deux systèmes, les deux projets sont du reste au fond entièrement les mêmes.

Tant il est vrai que, dans notre pays, on peut

toujours remettre en question les choses déjà décidées! Tout y est si mobile, les lois, les mœurs, les idées! Cela date de loin, et faisait dire à une femme célèbre ces paroles qui résument assez bien l'histoire de nos débats législatifs en matière de chemins de fer : « Singulier pays que la France! « rien n'y est jamais résolu, ni les grandes, ni les « petites choses! »

Singulier pays en effet, que celui où s'opère, dans le court espace de quatre années, un revirement si subit et si complet d'opinion dans les esprits! Que n'a-t-on pas dit, en 1838, du réseau proposé alors à l'approbation des Chambres? de ce réseau improvisé qui devait jeter la France dans une expérience de deux milliards, qui, commencé par tous les bouts et sur tous les points à la fois, ne devait être achevé sur aucun, et qui ne se déployait sur les divers parties du territoire, que pour donner aux populations de l'est, du nord et du midi des espérances trompeuses que l'avenir ne réaliserait pas! Et cependant voilà que tout d'un coup on prend l'initiative de la mesure que l'on attaquait si vivement alors! Voilà qu'au nom de la justice distributive on étend, on agrandit peu à peu le réseau, et on recompose péniblement l'œuvre de 1838! C'était, en vérité, bien la peine de consumer en vains débats un temps précieux!

Reconnaissons-le donc aujourd'hui. En 1838, comme en 1842, le gouvernement était venu, riche de projets et d'espérances, animé des meilleures et des plus courageuses intentions, faisant appel au patriotisme de tous et à cet amour du bien public, qui fait taire devant l'intérêt général toutes les objections, tous les intérêts secondaires. Mais alors les passions étaient ardentes, les luttes animées. Des résistances se manifestèrent devant lesquelles tous les raisonnements devaient échouer. Le projet succomba. Aujourd'hui les esprits sont plus calmes. On veut bien ne plus faire une question de parti de l'établissement de nos communications à la vapeur. On veut bien laisser le pays accomplir cette œuvre véritablement grande et utile à tous. Félicitons-nous de ce résultat, et hâtons nous d'en profiter. Le moment est propice, peut-être sera-t-il de courte durée, peut-être les passions qui sommeillent se réveilleront-elles demain.

C'est sous l'empire de ces réflexions que la loi nouvelle a été votée. Dans la situation où l'on se trouvait alors, quand la session s'avançait vers son terme, quand le jour des élections s'approchait, quand l'expérience du passé montrait jusqu'à l'évidence l'inutilité des discussions qui s'étaient jusqu'alors succédé, quand une manifestation publique de la ferme résolution de la France d'entreprendre

enfin ces utiles travaux, était devenue absolument nécessaire, dans cette situation, le gouvernement et les Chambres devaient préférer, selon nous, une solution telle quelle de la question à un ajournement nouveau.

Mais maintenant les Chambres et les gouvernement ont une tâche commune à remplir, une tâche difficile et grande; c'est de chercher les moyens les plus propres à remédier, dans la pratique, par l'application intelligente de la loi, aux imperfections qu'elle renferme.

Telle est l'unique question que nous nous proposions de traiter.

La loi se divise en deux parties : l'art. 1er pose le principe de l'exécution d'un réseau de chemins de fer reliant la capitale aux villes les plus importantes de nos frontières maritimes et continentales. Ces lignes sont indiquées par leurs points extrêmes, et aussi, quand l'état d'avancement des études a semblé le permettre, par quelques-uns de leurs points intermédiaires.

L'art. 2 indique le mode d'exécution, variable selon les cas et les circonstances.

On a voulu en outre que l'entreprise des différentes lignes fût simultanée, afin que les diverses parties du territoire pussent jouir en même temps du bienfait de la circulation par les voies nouvelles.

La construction de chaque ligne doit s'effectuer par sections dans une mesure déterminée par l'état de nos finances et par les besoins du trésor. Tel est le mécanisme de la loi.

Cette division indique l'ordre même que nous devons suivre dans notre travail. Nous présenterons d'abord les observations qui touchent au classement, en deuxième lieu celles qui concernent le mode de construction.

Digitized by Google

DEUXIÈME PARTIE.

DU CLASSEMENT.

Digitized by Google

Digitized by Google

CHAPITRE I.

DE L'UTILITÉ DES CHEMINS DE FER.

On veut déterminer quelles sont les grandes lignes qui, dans le réseau général des chemins de fer à établir en France, présentent au plus haut degré les caractères de l'utilité publique. En conséquence, la première question à s'adresser est celle-ci : Quel service peut-on attendre de ces machines nouvelles, de ces agents légers de locomotion qui, au lieu de se traîner pesamment sur le sol, glissent sur des rails, et dépassent en vitesse

tous les instruments connus de circulation? Cette question, on ne la trouve posée ni résolue nulle part. Elle ne l'est ni dans les rapports des commissions des deux Chambres, ni dans les motifs présentés à l'appui de la loi par le gouvernement. On dit bien, en thèse générale, que réunir et rapprocher des hommes séparés jusque là par de longues distances, c'est faire une grande conquête au profit de la civilisation. On invoque bien tour à tour, à l'appui de tel ou tel tracé, tantôt des considérations militaires, tantôt des considérations politiques ou commerciales. Nulle part, on ne précise, autant que le permet l'état actuel de la science, jusqu'où s'étend et où s'arrête l'utilité des chemins de fer, quel est le rang qui leur appartient dans l'ordre de nos différentes voies de circulation?

Et cependant il est indispensable de le faire. Comment fixer le nombre, la direction, le choix des différentes lignes, si l'on ne s'explique pas d'abord sur l'utilité des instruments nouveaux que l'on veut appliquer aux besoins divers de l'industrie, de la guerre, ou des services administratifs? Comment fixer le chiffre des fonds qui seront alloués aux voies de fer dans le budget des travaux publics, si on ne détermine pas d'abord l'importance qui leur appartient parmi les intruments de circulation? Faute de lumières suffisantes sur ce

point, ne s'expose-t-on pas à remettre en quelque sorte au hasard la solution du problème, surtout lorsque des opinions contraires se sont, à cet égard tour à tour manifestées ?

Les uns, en effet, sans contester d'une manière générale l'utilité des chemins de fer, néanmoins, en présence des travaux et des dépenses de toute nature qu'exigent le jeu et l'établissement des appareils à la vapeur, hésitent, s'arrêtent, se surprennent à penser que ce n'est pas là le dernier mot de la science, qu'il serait plus sage d'étendre et de développer nos moyens de communications ordinaires, d'améliorer nos routes, nos rivières, nos canaux, que de tenter sur une si grande échelle l'essai encore nouveau de la vapeur appliquée à la circulation. Tout en accordant que la France ne doit pas trop rester en arrière de ses voisins, on trouve quelque chose de fâcheux dans l'ardeur irréfléchie avec laquelle toutes les nations européennes accueillent une création encore imparfaite de l'esprit humain.

D'autres disent, au contraire, que les chemins de fer sont appelés à opérer dans le monde une révolution égale à celle que les machines à vapeur, substituées aux bras de l'homme, ont introduite dans les manufactures; qu'il est impossible de se rendre compte aujourd'hui des résultats que

peut produire une si merveilleuse nouveauté sur tout ce qui circule, hommes, choses, armées.

Entre ces deux opinions, laquelle choisir? Sous quel drapeau faut-il se placer? A notre avis, toutes deux sont également fausses, et il faut se défier autant de l'une que de l'autre. L'on doit redouter tout autant, dans les questions de ce genre, et le scepticisme qui conduit à l'inaction, et l'enthousiasme qui compromet plus qu'il n'assure le succès des grandes entreprises. Il importe de savoir aussi bien se tenir en garde contre les conseils dangereux de ceux qui aiment à embellir de leurs rêves les idées nouvelles, et contre les préoccupations inquiètes de ceux qui, par excès de prudence, veulent toujours que l'on s'abstienne. De tout temps, les espérances les plus séduisantes, comme aussi les craintes les plus chimériques, accourant au devant des découvertes de l'homme, en ont salué l'apparition tour à tour des présages les plus funestes, et des applaudissements les plus flatteurs. La vérité n'est pas dans ces exagérations contraires.

Assurément les machines locomotives, qui sont à elles seules l'invention tout entière de la locomotion par la vapeur, comme l'écluse est à elle seule l'invention tout entière de la locomotion sur les canaux, se perfectionneront un jour; elles

se sont déjà depuis douze ans améliorées d'une manière notable (1). C'est l'histoire de toutes les découvertes de l'art. Rien ne sort parfait de nos mains. Mais pour que ces progrès s'accomplissent, il faut l'aide et le concours du temps. L'esprit de l'homme ne procède pas par secousse et par bonds. Chaque génération apporte son tribut au travail des générations précédentes. Si donc la nouveauté d'une découverte était un motif suffisant pour que l'on dût en retarder l'application, il faudrait par

(1) Le tableau suivant, emprunté à l'ouvrage que M. le major Poussin a publié en 1839, montre combien, depuis 12 ans on est parvenu à augmenter la puissance des machines, et à en réduire la dépense, qui consiste principalement en combustible.

	Noms des locomotives essayées.	Charge de la machine.	Vitesse de marc. par km. et h.	Vaporisation par heure.	Cons. en comb. par ton. et km.
1825.	Anc. locom.	40 kilog.	9 kilom. 65	0 m. 456	1 kilog. 05
1829.	Rocket.	40	23	13 0 855	0 50
1834.	Firefly.	40	43	32 1 978	0 21
1838.	Harveycombes.	50	51	49 2 707	0 17
1839.	Northstar.	40	62	4 620	0 23

On voit que la vitesse des machines actuelles est, à charge égale, égale à six fois la vitesse des machines anciennes, et la consommation en combustible est le quart seulement de la consommation des premières machines essayées. Les frais, sous ce dernier rapport, ont encore diminué depuis 1839; mais nous ne connaissons pas d'expériences comparatives qui permettent de préciser en chiffres les économies obtenues.

cela même, se condamner volontairement et toujours à une inaction fatale et systématique. Nous devrions, par exemple, nous abstenir soigneusement d'entreprendre des travaux d'endiguements ou de constructions hydrauliques, car il s'en faut de beaucoup que l'habileté des ingénieurs ait aujourd'hui résolu les graves et difficiles problèmes qui se rattachent au régime si variable des eaux, et au mouvement si capricieux de la mer. La conséquence directe de tous les raisonnements de ce genre est donc inacceptable.

Il est juste, il est bon qu'une partie des ressources du pays soit appliquée à la création des chemins de fer, parce que les communications à vapeur sont, pour les contrées déjà riches où l'activité des voyages a donné un prix réel à la valeur du temps, des besoins du même ordre, des nécessités de même nature, que les routes de terre dans les pays plus pauvres et moins développés. Mais il ne serait ni juste, ni bon que l'établissement des chemins de fer nous fît négliger, à nous surtout qui n'avons pas encore terminé le réseau de nos grandes lignes de navigation, ni l'entière construction de nos routes de terre, ces utiles et féconds instruments de production. Il ne serait pas raisonnable d'abandonner et de laisser tomber en ruine les voies anciennes dans les départements

traversés par les voies nouvelles. Chaque agent de circulation a, en un mot, son utilité, et doit avoir sa place dans le budget des travaux publics. Pour déterminer la mesure et la proportion dans laquelle il convient de répartir ces dotations annuelles, pour fixer la limite à laquelle il est prudent de s'arrêter, il faut, de même que l'on connaît l'importance du rôle joué par les routes de terre et par les canaux dans le mouvement de la circulation, se rendre compte des avantages que présentent les machines à feu, considérées comme instruments d'échange, de défense et de civilisation. Il faut en quelque sorte faire à l'avance fonctionner devant soi, par la pensée, ces machines sur les différentes lignes comprises dans la configuration du réseau, pour en étudier et en apprécier les effets.

Nous ne reculerons pas devant cette tâche, quelque délicate qu'elle soit ; d'abord parce qu'il nous semble difficile de s'y soustraire, et ensuite parce que la discussion, sur ce point, doit avoir, si nous ne nous trompons, pour effet, de rendre plus simple et plus clair l'examen du classement des principales lignes et de l'ordre de priorité qui doit appartenir aux différents travaux.

Nous allons essayer de prouver que l'intérêt public qui s'attache à la création des chemins de

fer, est moins un intérêt commercial et stratégique, qu'un intérêt politique et administratif; que c'est la circulation des hommes, et, avec les hommes, des idées, que c'est la circulation des ordres et des dépêches du gouvernement, qui constituent le but essentiel et l'objet fondamental des chemins de fer. Pour cela, il faut examiner tour à tour le triple rôle qu'ils sont appelés à jouer.

CHAPITRE II.

DES CHEMINS DE FER CONSIDÉRÉS AU POINT DE VUE MILITAIRE.

Les idées belliqueuses qui, le lendemain du 25 juillet 1840, se répandirent tout d'un coup en France et en Europe, commencent à s'apaiser maintenant. Mais à l'époque de la plus grande effervescence dans l'opinion, il y eut un moment où la guerre paraissait inévitable et prochaine, une inquiétude générale et vive se manifesta tout d'un coup sur la situation militaire de la France, sur son organisation défensive, sur ses moyens ma-

tériels de résistance. La loi du 10 juillet 1841 est à la fois le résultat et la preuve de cette disposition des esprits.

Dès ce moment aussi, la question des chemins de fer fut envisagée sous une face toute nouvelle. Les hommes les plus pacifiques, les plus étrangers par leurs études, leurs goûts, et les habitudes de leur vie, aux travaux et aux arts de la guerre, se mirent à célébrer la puissance des nouveaux moyens de transport, comme instruments de circulation des troupes et du matériel des armées. Ils ne virent plus, ou du moins ils affectèrent de ne plus voir, dans les appareils destinés à la locomotion par la vapeur, qu'une machine aggressive et défensive ; quelques-uns rêvant de bonne foi, à l'aide de ces voies rapides, la conquête du monde ; d'autres, et c'était le plus grand nombre, cherchant seulement, par un innocent artifice, à exploiter les passions ou les terreurs du moment, au profit de la cause générale des chemins de fer, belliqueux par circonstance, et prêts à abandonner aisément leur opinion sur l'utilité militaire des voies nouvelles, si on voulait bien reconnaître l'importance qu'elles peuvent avoir pour les spéculations du commerce et de l'industrie.

Quoi qu'il en soit, la polémique engagée à cette occasion s'anima de part et d'autre, comme de cou-

tume, et selon la coutume aussi chacun, consultant plus son imagination que les faits, ne tarda pas à se jeter dans les exagérations les plus singulières.

Il n'y a qu'un seul moyen d'éviter les erreurs, dans lesquelles, en pareille matière, il est, du reste, si facile de tomber ; c'est de se demander d'abord quel est l'effet maximum de la puissance des machines qu'il s'agit d'appliquer à la circulation des troupes ; puis, ce résultat connu, de peser les conséquences qu'il est permis d'en déduire sur la conduite des opérations des armées.

Une machine, dont les cylindres ont $0^m,33$ de diamètre, et les pistons $0^m,46$ de course, dont les roues ont $0^m,69$ de rayon, c'est-à-dire une machine de la nature de celles que l'on emploie le plus communément aujourd'hui, peut remorquer, à la vitesse de 40 kilom. à l'heure, un train de 12 wagons, portant chacun 30 personnes, soit 360 individus pour le convoi tout entier.

En supposant un bataillon composé de 1000 hommes, de 8 chevaux d'officier ou de bât, et d'un caisson destiné au transport des effets et des munitions, le nombre des véhicules nécessaires au transport d'un bataillon ainsi composé sera de 33 vagons ordinaires, quatre vagons-écuries, et un truck, formant trois convois remorqués par trois locomotives.

Une machine ne peut pas faire plus de dix lieues sans s'arrêter pour prendre de l'eau. Ce temps d'arrêt obligatoire réduit la vitesse moyenne des convois, de 40 à 32 kilom. par heure.

Habituellement les locomotives ne parcourent que 240 kil. par jour, et encore cela est-il très-rare ; mais, pour des cas exceptionnels, comme celui dont nous nous occupons, on peut admettre un parcours extraordinaire de 320 à 350 kil., ou 80 lieues environ par 24 heures.

Les convois franchissant en 2 heures 1/2 une distance de 20 lieues ou 80 kilomètres, si l'on suppose un chemin de fer, quel qu'en soit le développement, divisé en sections de cette longueur, les machines pourront parcourir chaque section et revenir au point de départ dans un intervalle de 5 heures. Elles pourront, en outre, effectuer quatre trajets en chaque sens, dans les 24 heures, c'est-à-dire un parcours de 80 lieues.

Maintenant, le minimum de temps qui puisse séparer le départ de deux convois consécutifs, ne peut pas être évalué à moins d'un quart d'heure, espace de temps rigoureusement nécessaire à l'embarquement de 360 hommes, de leurs effets et de leurs munitions.

L'expédition de 30 bataillons demandera donc, quant au temps, 90 quarts d'heures, c'est-à-dire

la journée tout entière; et, quant au nombre des machines, chaque locomotive ne pouvant se remettre en route que 5 heures après son départ, ni effectuer plus de quatre trajets par jour, 20 machines au moins seront nécessaires pour le transport des 30 bataillons, à cette distance de 80 kilomètres, dans une période de 24 heures.

Le maximum de puissance d'un chemin de fer peut donc être représenté par le transport quotidien de 30,000 hommes à 20 lieues de distance, lequel transport suppose l'emploi et la libre disposition de 20 locomotives et de 255 wagons de différentes natures.

Sur une distance plus grande, sur une distance de 100 lieues, par exemple, qui peut être considérée comme composée de 5 sections ou relais de 20 lieues chacun, on aurait par conséquent besoin pour effectuer, dans le même temps, les mêmes mouvements, de 100 machines et de 1275 wagons, écuries, ou trucks. Tel est le premier résultat auquel nous arrivons.

Ce matériel est considérable sans doute; mais il n'est pas hors de proportion avec celui qu'exigent les besoins ordinaires de la circulation à vapeur. Nous pourrions en citer bien des preuves. Mais nous nous contenterons de dire que la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, sur une li-

gne de 35 lieues de longueur, aura 45 locomotives et 500 wagons dès le premier jour de son exploitation, et pourrait par conséquent suffire, avec ses moyens ordinaires de circulation, au transport de 30,000 hommes en 24 heures, de l'une à l'autre extrémité de sa voie.

Si toutes les grandes lignes de chemins de fer avaient un matériel proportionnellement aussi élevé, le gouvernement n'aurait donc pas besoin de recourir à d'autres ressources que celles qui existeraient entre les mains des compagnies concessionnaires, pour expédier par jour d'une extrémité à l'autre du royaume, sur les divers chemins de fer existant, 30 bataillons. Cette circulation représente le maximum d'effet que l'on puisse raisonnablement attendre des voies nouvelles.

L'embarquement et le débarquement de 30,000 hommes, quelque considérable que soit ce nombre, ne doit causer aucune inquiétude ; car l'expérience faite sur les chemins de fer de St-Germain et de Versailles, a prouvé, qu'on pouvait, dans le délai précédemment indiqué, sans encombre et sans embarras, pourvoir à des mouvements de voyageurs plus grands encore, même dans un espace de temps plus restreint.

Il est constant, par exemple, qu'à la gare de

Saint-Germain, 32,000 voyageurs ont été embarqués et débarqués en 16 heures seulement.

Voyons maintenant dans quelle mesure les chemins de fer se prêtent au transport de la cavalerie.

Un wagon-écurie contient 3 chevaux seulement; il faudrait par conséquent 240 wagons pour les 800 chevaux dont se compose un régiment de troupes à cheval.

Or, on ne parviendra pas à se procurer une aussi grande quantité de chariots de cette nature, même en réunissant tous ceux qui pourront exister sur les différentes lignes de chemins de fer aboutissant à la capitale.

De là cette première conséquence, qu'il y aura nécessité d'avoir en réserve pour cette nature de transport un matériel spécial, déposé dans les arsenaux, et mis en réserve en cas de besoin. De là aussi résulte que, pour conduire ce matériel des arsenaux sur la voie de fer, il faudra un certain temps qui fera perdre ou du moins diminuera les avantages à attendre de la célérité des appareils locomoteurs.

Supposons cette première difficulté levée. On peut calculer que chaque convoi se composera de dix wagons-écuries renfermant 30 chevaux, d'un wagon ordinaire portant 30 hommes, et de deux

wagons chargés de bagages, de munitions, ou d'objets de harnachement. Il serait difficile, pour ne pas dire impossible, de faire le chargement d'un pareil convoi en moins d'une demi-heure.

Cela posé, si nous calculons comme nous l'avons fait précédemment, nous arrivons à ce résultat, que le transport de chaque régiment exigera l'emploi de 27 trains, et que l'on pourra par conséquent à grand-peine expédier deux régiments par jour, à l'extrémité de chaque section de 20 lieues.

Le maximum d'effet d'un chemin de fer, considéré comme instrument de transport de la cavalerie, peut donc être représenté par une circulation moyenne de deux régiments de troupes à cheval par chaque 24 heures, circulation qui exigerait, pour une distance de 100 lieues, l'emploi de 1000 wagons-écuries et de 100 locomotives.

C'est là, il faut en convenir, un développement de moyens bien considérable pour un bien faible résultat; et, si l'on considère en outre que les convois de cavalerie seront obligés nécessairement de s'arrêter au moins une fois par jour pour faire boire et manger les chevaux, qu'une partie de ces animaux arriveront à la fin de chaque voyage, si ce n'est hors de service, au moins en mauvais état, que l'opération du débarquement ne sera pas moins longue et moins difficile que l'opération

de l'embarquement, on sera forcé d'en conclure, que, dans la pratique, la locomotion par la vapeur ne doublera pas, comme le calcul l'indique, la vitesse moyenne de la marche des régiments de cavalerie, et que les chemins de fer ne parviendront pas, sans des difficultés extrêmes, à produire un résultat au fond assez insignifiant.

Le seul moyen, selon toute apparence, d'utiliser, dans l'hypothèse où nous raisonnons, les voies nouvelles, serait de faire remorquer, par les machines à feu, non pas les chevaux, mais une partie des cavaliers et de leurs harnachements. Ainsi allégés, les régiments en marche pourront franchir, plus rapidement et avec des chances d'accident moins grandes, des distances plus considérables. Mais l'augmentation de vitesse qui en résulte ne sera pas bien considérable, comme on peut s'en apercevoir aisément.

Nous ne dirons que quelques mots sur la valeur des chemins de fer, considérés comme instruments de transport de l'artillerie. Qu'est-ce, en effet, qu'une batterie d'artillerie, si ce n'est un certain nombre de pièces et de caissons traînés par des chevaux?

En supposant, ce qui est vrai, que le matériel, c'est-à-dire les pièces et les caissons, puisse être promptement chargé et transporté sur des plate-

formes ou trucks, n'est-il pas évident que l'on rencontrera, pour les attelages, des difficultés de la même nature que celles que nous venons de signaler pour la cavalerie? Une batterie ordinaire se compose de six bouches à feu, 26 voitures, 190 chevaux de traits, et 36 chevaux de selle; ce qui exige comme véhicules : 32 plate-formes, 75 wagons-écuries, et 9 wagons de voyageurs. Total : 116 voitures.

En formant avec ces 116 voitures 9 convois, traînés par 9 locomotives, les machines pourront franchir en 5 heures la distance de 20 lieues, (aller et retour), et à raison de 4 trajets par jour, transporter ainsi 4 batteries à l'extrémité de chaque section de 20 lieues; une distance de 100 lieues exigera, par conséquent pour le même nombre de bouches à feu, un matériel quintuple, c'est-à-dire 45 locomotives et 580 wagons ou trucks (1).

Un pareil développement de moyens de transport nous paraît, comme précédemment, hors de

(1) Ces calculs pourraient être modifiés, si on supposait l'expédition seulement des bouches à feu et des 6 caissons de première ligne, le reste des munitions étant envoyé dans des coffrest, l'effectif des chevaux diminue alors de plus de moitié, et le matériel de transport peut être proportionnellement réduit.

proportion avec le résultat obtenu. D'ailleurs, il faut ajouter que, pendant la marche des machines, les étincelles sortant de la cheminée, et la braise ardente tombant du foyer, présentent des chances d'explosion, que l'on braverait sans doute en cas de besoin, mais auxquelles on ne s'exposera pas toutes les fois qu'on pourra faire autrement.

Des détails dans lesquels nous venons d'entrer résulte :

1° Que 30 bataillons d'infanterie peuvent en 24 heures être transportés à 100 lieues de distance à l'aide de 100 machines et de 1,300 wagons de différentes natures;

2° Que les chemins de fer ne peuvent pas se prêter, sans des difficultés extrêmes, au transport de la cavalerie;

3° Que les transports de l'artillerie rencontreront moins d'embarras, moins d'obstacles, l'embarquement des canons et des caissons pouvant se faire assez promptement, mais que ces mouvements exigeraient un matériel de wagons immense et spécial;

4° Que toute ligne bien établie aura toujours assez de machines pour une circulation de 30,000 hommes, dans les circonstances exceptionnelles que nous avons supposées;

5° Enfin que l'on est bien plus exposé à

manquer de wagons qu'à manquer de locomotives (1).

Après avoir ainsi apprécié à sa juste valeur l'effet que l'on peut attendre des machines à vapeur appliquées à la circulation des troupes, voyons quelles conséquences il est permis d'en tirer au profit de la tactique et de la stratégie.

Il est de principe à la guerre que le succès dépend de l'action combinée du nombre et de la rapidité des mouvements. Mobiliser les masses, substituer à des efforts nombreux éparpillés une action collective sur un point principal, tel est le mécanisme de toutes les opérations offensives ou défensives; on pourrait presque dire que c'est là toute la science, tout l'art de la guerre.

Une autre vérité également incontestable, c'est que des bataillons d'infanterie, en quelque nombre qu'ils soient, ne constituent pas une armée proprement dite. Il faut que ces bataillons soient appuyés par des bouches à feu et de la cavalerie, dans la proportion que l'expérience indique, pour

(1) Dans la pratique, mieux vaudra peut-être faire des convois remorqués par deux ou trois machines, et se succédant à des intervalles de temps plus considérables que nous ne l'avons précédemment admis; mais la durée du trajet total et la quantité du matériel nécessaire ne seront pas pour cela diminuées.

pouvoir utilement agir et lutter contre des corps organisés de troupes ennemies.

Les chemins de fer, ainsi que nous venons de le démontrer, ne présentant pas d'avantages notables sur les routes ordinaires pour le transport de l'artillerie et surtout de la cavalerie, il est inexact de prétendre que les armées trouveront dans les appareils à vapeur un moyen rapide de concentration. C'est là une assertion qui, pour être sans cesse répétée, n'est pas moins dénuée de tout fondement, et démentie par les faits.

Les voies nouvelles peuvent servir à faciliter la réunion sur un point donné d'un nombre plus ou moins grand de fantassins, d'une masse plus ou moins grande d'approvisionnements, d'armes, de munitions. A cet égard, elles sont des auxiliaires utiles des opérations stratégiques, mais des auxiliaires seulement.

Ainsi la rapidité des manœuvres dépendant de la rapidité des moyens de circulation, la faculté le concentrer des troupes dépendant de la quanité agglomérée des moyens de transport, les chemins de fer qui donnent la vitesse, qui diminuent le morcellement forcé de la locomotion sur les voes ordinaires, sont des agents dont on peut tirer parti, mais seulement dans la mesure que nous venons d'indiquer.

Maintenant, à quelles conditions et sous quelle réserve pourront-ils remplir le rôle auquel ils sont appelés? A la condition :

1° Que les lignes nouvelles soient dans la direction où s'accomplissent les opérations de la guerre, c'est-à-dire dans le sens même des hostilités;

2° Que les bataillons transportés par les machines à feu trouvent, à leur point de réunion, tout ce dont ils ont besoin, et tout ce que les machines ne sont pas aptes à remorquer après elles, c'est-à-dire des munitions, des chariots d'ambulance, des chevaux, etc., etc.

Cela posé, essayons d'apprécier l'influence que peuvent avoir les chemins de fer sur les combinaisons offensives ou défensives d'une armée. Pour faciliter cet examen, envisageons tour à tour la question sous les deux faces sous lesquelles elle se présente, au point de vue de l'attaque, et au point de vue de la défense d'un pays.

L'inconvénient inhérent à la défense, le faible de toute position de ce genre a été et sera toujours l'impossibilité de se concentrer. La défense est locale de sa nature, c'en est là le danger. Ce qui constitue le principal avantage de l'attaque, c'est précisément la force de centralisation qui lui est propre; c'est la faculté qui lui appartient de porer

des forces en masse sur un point déterminé, faculté dont jouit le premier prêt à entrer en campagne, celui qui prend l'initiative des opérations, et se donne ainsi le choix du lieu, du moment et des moyens d'aggression.

Les chemins de fer, sans détruire assurément cette disparité de situation naturelle, inévitable, tendent cependant à équilibrer davantage les chances des deux parties belligérantes.

Supposons en effet qu'autour de nos principales villes de guerre rayonnent des communications à la vapeur, réunissant ces villes entre elles et à de grands centres de défense, comme Lyon, Paris ou Lille. Supposons en outre que, par les soins du gouvernement, les ressources de la nation aient été à l'avance mises en réserve dans ces vastes dépôts. On ne sait pas encore sur quel point l'ennemi doit attaquer; les troupes sont disséminées sur toutes les parties du territoire, c'est là le péril de la situation. Mais dès que les opérations commencent, dès que le sol est envahi, dès ce moment, il devient possible de retirer une partie des défenseurs des portions de frontière moins menacées, pour les porter sur celles qui sont devenues le théâtre de la lutte. Cette opération, dans tous les cas nécessaires, s'accomplira plus promptement à l'aide des routes nouvelles qu'à l'aide des routes

ordinaires. Le danger de l'éparpillement des forces pendant les premières phases de l'agression se trouve donc diminué par l'existence des communications à la vapeur; et d'un autre côté, comme des soldats, luttant sur leur propre sol, au milieu de populations amies, trouvent facilement ce dont ils ont besoin, le principal inconvénient des chemins de fer, l'impossibilité de suffire à certaines natures de transports, est, dans le cas qui nous occupe, évidemment atténué.

Dans l'état actuel des choses, Paris est à une trop grande distance de nos frontières, pour pouvoir servir de place d'armes et de dépôt à une armée défendant telle ou telle partie de la circonférence. Les rayons qui, de la capitale choisie comme centre, vont, dans des directions diverses, atteindre Dunkerque, Strasbourg, Metz ou Bâle, sont trop étendus, pour que les troupes, armes, approvisionnements, munitions, dirigés de la capitale sur ces différents points, puissent être regardés, dans les combinaisons de la guerre, comme des ressources sur lesquelles il soit raisonnable de compter. Ces ressources pourraient ne pas arriver à temps. Un général habile et sage ne commettra jamais la faute de faire dépendre le sort d'une province, telle que la Franche-Comté,

l'Alsace ou la Lorraine, de secours si incertains tirés d'un point si éloigné.

Mais cette qualité, ce rôle qui, maintenant n'appartiennent pas à Paris, les chemins de fer peuvent, au moins dans une certaine mesure, les lui donner. Nous n'avons garde de prétendre que le système défensif de la France doive et puisse reposer jamais sur cette seule et unique pensée de rendre, par des communications à la vapeur, Paris présent partout et sur tous les points de la frontière. Non, ce serait là une pensée funeste, impolitique et fausse. On ne peut pas fonder un plan de campagne sur des données aussi précaires que l'existence d'un rail, sur des ressources aussi douteuses que celles offertes par les machines à vapeur appliquées à la circulation. Mais il est juste et raisonnable de dire que la possibilité de transporter au besoin une réserve de 30 bataillons, de la capitale sur la portion du sol envahie, est une force nouvelle dont on devra tenir compte dans les combinaisons défensives. Il est juste et raisonnable de voir dans la simple éventualité d'un appui de ce genre un élément nouveau dont les calculs de la stratégie pourront profiter.

Paris est donc destiné, selon toute apparence, après la construction du réseau projeté, à être un jour non seulement l'âme de la défense, mais en

même temps la principale place d'armes et de dépôts des troupes combattant aux extrémités du royaume.

Ce que nous disons du rôle de la capitale en cas d'invasion, nous pourrions également le dire du rôle des places de second et de troisième rang situées entre le centre et la circonférence. L'importance en grandira lorsqu'elles seront reliées entre elles par des chemins de fer, parce que l'action pourra dès lors s'en étendre sur un espace plus considérable de terrain, et ne se trouvera pas entravée dans ses effets, par le morcellement et la lenteur des moyens ordinaires de circulation.

Quant aux places jetées comme sentinelles avancées aux extrémités de la frontière, telles que Metz, Strasbourg, Mézières, etc., la même propriété leur appartiendrait sans aucun doute, si les communications à vapeur étaient raisonnablement praticables et possibles sous le feu ou même dans le voisinage du territoire ennemi. Mais plus on s'attache, comme le font quelques écrivains, à démontrer et à faire ressortir les avantages stratégiques des chemins de fer, plus on démontre aussi, et par cela même, que le premier soin de l'ennemi sera de se jeter sur les voies nouvelles et de les détruire, afin d'en paralyser les effets. Il l'essaiera du moins sans aucun doute, dût-il y perdre beau-

coup de monde, et se retirer ensuite, pour recommencer de nouveau, parce qu'il aura grand intérêt à le faire.

Les communications à vapeur situées dans le voisinage des frontières ennemies et sur le théâtre même des opérations, seront donc dès le début d'une campagne, toujours et nécessairement attaquées. Elles seront en outre facilement coupées et interrompues. Car comment défendre des lignes d'un développement si considérable? Quel est le général qui s'imposera l'obligation de veiller à la conservation de rails jetés entre deux villes comme Metz et Strasbourg, par exemple, distantes entre elles de 40 lieues, au risque de disséminer ainsi les moyens d'action dont il dispose, et de paralyser ses forces en pure perte, car des lignes de cette étendue ne se défendent pas. On a bien dit que les remblais des chemins de fer pourraient être au besoin taillés en banquettes, et les déblais couverts par des redoutes, que l'on pourrait ainsi transformer en ouvrages de fortifications passagères ces œuvres d'une civilisation pacifique. Mais, de quelque manière que l'on s'y prenne, on ne remédiera pas à l'inconvénient qui résulte de la longueur même des voies nouvelles. Quoi qu'on fasse, ces lignes seront toujours d'une faiblesse extrême, parce qu'il suffira de les couper en un point

pour qu'il devienne facile de les enlever ensuite sur tout leur développement et que des fortifications de vingt ou trente lieues de longueur présentent toujours quelque partie vulnérable. C'est à de pareils moyens de défense que s'applique avec juste raison ce vieil axiome militaire : « Ligne attaquée, ligne forcée. »

Les avantages des chemins de fer n'existeront donc pas dans le voisinage des frontières ennemies. La circulation y sera détruite, anéantie, dès le premier jour des opérations. Les places de premier rang ne sont donc pas appelées à recueillir des nouveaux instruments de transport un accroissement de valeur, égal du moins à celui que pourront en recevoir des places de second et de troisième rang.

Essayons maintenant de sortir des généralités et d'appliquer ces réflexions à la situation dans laquelle la France se trouve.

Mons et Cologne au nord, Francfort et Mayence au nord-est, Bâle au sud-est, sont le nœud de convergence des différents railways d'Allemagne, et paraissent par conséquent destinés à être un jour le point de concentration des armées ennemies qui se réuniraient contre nous. Les portions de nos frontières situées en face de ces centres d'opérations, la trouée entre Metz et Strasbourg, celle entre Mézières et St.-Quentin, celle qui est en face

de Bâle, ces points qui, par des causes permanentes dont il est inutile de parler ici, ont été et seront toujours les côtés les plus vulnérables de notre pays, le seront plus encore dans l'avenir que par le passé.

Ces espaces découverts sont gardés par plusieurs lignes de places fortes; au premier rang figurent Mézières, Thionville, Metz, etc. ; Amiens, Verdun, Béfort, etc., en seconde ligne; Soissons, Vitry, Vouzier, etc., en troisième.

Eh bien, si l'on suppose les places de deuxième et de troisième rang réunies entre elles et avec la capitale par des chemins de fer, la défense des zônes de terrain qu'elles sont destinées à protéger ne sera-t-elle pas, par cela même, plus facile? Ne disposera-t-on pas de moyens de concentration plus puissants, plus rapides, et tout aussi sûrs? Car à cette distance l'ennemi n'osera pas s'engager au centre de notre territoire, à travers des populations hostiles, pour venir couper des communications établies à vingt ou trente lieues de sa base d'opérations.

Metz et Strasbourg sont, dans l'état actuel des choses, des places tout à fait insuffisantes pour couvrir l'immense trouée qui existe entre la Moselle et le Rhin. Depuis la perte de Sarrelouis et de Lauterbourg, qui appartiennent aujourd'hui à la Prusse,

une armée envahissante peut pénétrer aisément au centre de l'Alsace et sur les derrières de la Champagne, sans rencontrer d'autre obstacle à son passage que la résistance des citoyens. Supposons que les places de Dijon, Rheims, Vouziers, Verdun, soient reliées ensemble et avec de grands centres d'opérations, comme Paris et Lyon, par des communications à la vapeur, la défense du triangle dont le sommet serait à Strasbourg et la base sur la ligne de Verdun à Dijon, changerait alors de face, par cela seul que l'on posséderait le moyen de transporter sur un point donné une plus grande masse de forces réunies. L'armée envahissante agirait par cela même avec plus de prudence et de circonspection. Les combinaisons militaires doivent donc de part et d'autre se ressentir de la puissance des nouveaux moyens de locomotion.

Les avantages que les chemins de fer présentent quant à la défense, peuvent donc se résumer ainsi qu'il suit:

1° Ils permettent de dégarnir plus qu'on n'eût osé le faire sans eux, les parties de la frontière moins menacées, comme les côtes de l'Océan, en cas d'invasion sur l'est et la ligne des Pyrénées en cas d'invasion vers le Nord.

2° Ils rendent partout présente la volonté du chef de l'Etat, et font sentir partout l'action

de la capitale qui peut devenir ainsi la grande place d'armes et de dépôt des troupes combattant aux extrémités du territoire;

3° Ils augmentent la sphère d'action que les places fortes exercent et doivent exercer dans de certaines zones pour la protection des frontières.

Mais, ne l'oublions pas, les services que les chemins de fer, sous ce triple point de vue, sont appelés à rendre, sont limités par deux choses :

1° Par l'impossibilité de les défendre, et par conséquent de les utiliser sur le théâtre même des opérations;

2° Par l'impossibilité à peu près absolue de faire circuler sur leurs lignes une partie des choses les plus nécessaires à la constitution d'une armée, et notamment les chevaux.

Examinons maintenant l'influence qui peut leur appartenir comme instruments d'agression.

A entendre certains orateurs, l'établissement des communications à la vapeur dans un pays, aurait pour effet de permettre à l'armée attaquante de tomber en quelque sorte à l'improviste sur le territoire attaqué, et de profiter de tous les avantages que donne sur un ennemi mal préparé une agression inattendue. C'est là une erreur qu'il est facile de détruire.

D'abord, des armées nombreuses, comme elles

sont toutes de nos jours, et comme elles tendent à le devenir de plus en plus, ne se réunissent pas en un jour, et ne se mobilisent pas si aisément. Elles exigent des préparatifs de longue durée qui ne s'opèrent jamais dans l'ombre et le silence. Toute chance de surprise est impossible, tout espoir de ce genre est chimérique.

Puis, on raisonne comme si toutes les nations ne travaillaient pas de concert à s'approprier les bienfaits de la locomotion nouvelle. Mais il en est tout autrement. Et dès-lors, la situation relative ne reste-t-elle pas véritablement la même, les avantages que l'on peut attendre des voies de fer ne sont-ils pas de part et d'autre, par suite de cette communauté d'efforts, absolument égaux?

Cela posé, il est évident que, plus l'armée envahissante s'éloignera de sa base d'opération, plus elle perdra le bienfait de la circulation à la vapeur. Car sur le territoire envahi, l'ennemi aura eu certes grand soin de détruire ses rails, de couper ses ponts, ses remblais, de manière à rendre tout usage des chemins de fer, après sa retraite, impossible. L'assaillant ne jouira donc pas des moyens de locomotion existant sur le sol ennemi. La défense, au contraire, exploitera chaque jour avec plus de profit ceux qu'elle aura conservés. D'où

l'on peut conclure, que les services à attendre des machines à vapeur considérées comme moyens de défense, sont plus efficaces et plus puissants que les services qu'elles peuvent rendre comme moyens d'agression.

A quoi se réduit en définitive le rôle des chemins de fer dans les combinaisons agressives? à une seule chose, à faciliter la concentration des troupes sur un point donné pendant les premières phases et les préparatifs d'une invasion, avant le commencement des hostilités. Or, gagner quelques jours à l'ouverture d'une campagne, lorsque les moments ne sont pas encore bien précieux, lorsque le temps employé aux marches militaires n'est pas assurément perdu pour la discipline et l'instruction des troupes, ce n'est certes pas là un résultat d'une grande importance.

Si l'on examine l'utilité des voies nouvelles, non plus dans l'hypothèse où nous nous sommes placés d'une puissance attaquante et d'une puissance attaquée, mais bien dans l'hypothèse de plusieurs puissances coalisées contre une seule, alors, mais alors seulement, il est vrai de dire que l'inégalité de force existant entre les parties belligérantes est accrue par les effets même des nouveaux instruments de transport dont elles pourront disposer.

Qui ne voit en effet que les appareils locomoteurs donnent alors le moyen d'opérer plus facilement qu'on n'aurait pu le faire sans eux, la réunion d'une partie des forces coalisées, et abrègent le temps nécessaire à l'agglomération de diverses armées sur un même point. Or, dans l'état actuel de l'Europe, deux nations ne peuvent guère engager isolément une lutte, face à face, sans que les autres peuples y prennent part. La solidarité des intérêts est devenue trop grande, trop intime pour que les querelles puissent se concentrer ainsi comme une sorte de duel entre deux pays. l'histoire du commencement de ce siècle nous a démontré l'existence de ces ligues armées permanentes. Eh bien! dans ces luttes, le grand secret de l'empereur, pour triompher de ses ennemis, était, personne ne l'ignore, de se porter rapidement en avant, et d'attaquer les unes après les autres les armées des puissances alliées avant qu'elles eu,sent pu opérer leur jonction. L'empereur tournait ainsi à son profit le temps nécessaire aux forces ennemies éparses pour parcourir les distances inégales qui les séparaient. manœuvres qui furent couronnées alors par de si éclatants succès, et qui présenteront à l'avenir des chances de réussites plus douteuses, lorsque la Prusse, l'Autriche et la Russie, reliées ensembles par des voies internatio-

nales, disposeront par cela même de moyens de concentration plus énergiques?

A ce péril, il n'y a qu'un remède, c'est celui qui a été indiqué par Vauban et formulé par lui dans ces termes généraux : « Modelez toujours le tracé « de la défense sur le tracé de l'attaque. » Ce qui peut se traduire ainsi dans la question qui nous occupe : vous craignez que l'ennemi ne puisse se rendre en 15 heures de Berlin à Lille, par exemple ; dirigez un chemin de fer de Paris sur la frontière du Nord ; dès lors, les chances redeviendront les mêmes, et les machines à vapeur n'auront plus d'autre effet possible que de mettre plus tôt en présence sur le champ de bataille les armées belligérantes

Des observations précédentes, nous concluerons que, si les chemins de fer étaient tracés uniquement dans une pensée militaire, ils devraient être dirigés, les uns, de la capitale perpendiculairement à certains points indiqués par la configuration de notre territoire ; les autres, parallèlement à la frontière, et de manière à relier entre elles les places de dépôt, situées à une certaine distance des extrémités du royaume. Les uns et les autres devraient en outre être couverts dans leur développements par des obstacles naturels, tels que fleuves, rivières, chaînes de montagnes, pour que

la jouissance de leur circulation fut assurée ou du moins protégée le plus longtemps possible.

Précisons plus encore ces conclusions : l'histoire des guerres que nous avons soutenues prouve que le sort de la France s'est maintes fois décidé dans les plaines de la Champagne et de la Belgique ; que Mons, Francfort et Mayence sont les points ordinaires de concentration des armées prussiennes, hollandaises, hanovriennes, liguées contre nous. Il est en outre évident que la seconde ville du royaume, Lyon, est grandement menacée, depuis que notre frontière suisse est devenue si vulnérable, par suite de la démolition d'Huningue. Dès lors, les premiers chemins de fer à construire sont :

1° Celui de Belgique, dirigé en ligne droite sur Lille et Valenciennes ; c'est-à-dire vers les champs de bataille de St-Quentin, de Cambrai, de Denain, de Fontenoy, de Malplaquet, de Jemnapes, de Fleurus et de Waterloo ;

2° Celui de Strasbourg, en recourbant son extrémité à partir de Verdun de manière à lui faire toucher Dijon et Mulhouse, tracé proposé par le comité de fortifications, qui dans son avis fait remarquer avec raison, qu'en cas de guerre, le chemin direct de Strasbourg à Metz serait inévitablement coupé, dès le début de la campagne ;

3° La route de Lyon, en la couvrant derrière la Loire, l'Aube ou l'Yonne.

Du reste, nous avons prouvé et nous maintenons que l'influence des voies nouvelles sur la conduite des guerres est moins grande qu'on ne s'est plu quelquefois à se l'imaginer; que les services à en attendre à cet égard sont, de leur nature, restreints; que les appareils à vapeur ne pourront être employés pour les manœuvres rapprochées d'une campagne, et ne fourniront jamais que des renforts incertains pour des manœuvres éloignées; qu'ils sont plus propres à assurer la défense qu'à vivifier l'attaque; qu'en conséquence, bien que l'intérêt de la sureté du territoire soit de premier ordre, et domine tous les autres intérêts, les considérations militaires ne peuvent pas, dans la création des voies nouvelles, avoir une importance prépondérante.

CHAPITRE III.

DES CHEMINS DE FER CONSIDERES AU POINT DE VUE COMMERCIAL.

Examinons maintenant les chemins à vapeur, non plus comme des instruments de guerre, mais comme les auxiliaires d'une civilisation pacifique, destinés à multiplier les sources du travail, à étendre la richesse, avec les relations commerciales, et voyons quelles sont, à cet égard, la mesure et la limite de l'intérêt qui peut s'attacher à leur établissement.

Dans le mécanisme de la circulation des hommes et des choses, chaque nature de voie différente a des transports qui lui sont propres, et qui paraissent lui être plus spécialement dévolus. Les routes ordinaires, pour de petite distances, par la multiplicité des usages auxquels elles s'appliquent, par la grande variété et l'extrême division des véhicules quelles admettent, par leur contact immédiat avec les villes, les villages, les établissements de toute espèce, présentent, pour les mouvements ordinaires de la circulation, une foule d'avantages, que les chemins de fer ni les canaux ne leur enlèveront jamais.

Les voies navigables ont pour principal caractère l'extrême réduction des frais de parcours, par suite de la diminution des résistances que les moteurs rencontrent. Elles offrent par conséquent aux marchandises lourdes et de peu de valeur le moyen de circuler à bas prix et à des prix tels que les chemins de fer et les routes de terre ne pourront jamais, à cet égard, lutter contre elles. Enfin les chemins de fer ont sur les routes ordinaires le double avantage d'une circulation moins morcelée, par cela même plus économique, et d'une vitesse plus grande. Ils ont sur les canaux, outre la supériorité de vitesse qui, dans un grand nombre de cas, même pour le mouvement des marchandises, n'est

pas à dédaigner, l'avantage de la continuité et de la régularité des transports. Sur les chemins de fer les communications ne sont jamais interrompues, les expéditions peuvent se faire à toute époque de l'année et à heure fixe. Aucun accident imprévu ne vient retarder la marche des convois ; tandis qu'en général sur les voies d'eau, la navigation est nulle pendant au moins trois mois de l'année, par suite des gelées, des sécheresses, ou des travaux d'entretien et de réparation, travaux dont la nécessité survient et se manifeste souvent, au moment même où le commerce réclamerait des expéditions promptes et immédiates.

La lenteur et les intermittences de la navigation sont précisément ce qui éloigne des canaux les voyageurs et les marchandises précieuses, telles que les soieries, tissus etc., etc., pour lesquelles la perte du temps équivaut à une perte plus ou moins considérable des capitaux engagés dans ces spéculations, et les matières vivaces et fraiches, telles que les comestibles, la marée, qui s'avarient dans de longs trajets.

Le défaut de régularité et de ponctualité dans les arrivages entraîne en outre des risques, des chances de perte, et par suite des frais d'assurance qui viennent, dans certains cas, grossir assez fortement

les dépense ordinaires de traction sur les voies navigables.

Aussi l'expérience prouve-t-elle que les objets transportés par les canaux consistent principalement en métaux, vins, bois, fer, houille, plâtre, engrais, etc., etc.; et que le commerce préfère pour les objets précieux les voies de circulation rapides et sûres, telles que les messageries et les bateaux à vapeur, à des moyens plus économiques, mais plus lents.

Il est naturel de penser que, les caractères distinctifs des chemins de fer étant la rapidité de la marche, la douceur et la continuité du mouvement, ils absorberont à leur profit : 1° les voyageurs; 2° les marchandises qui prenaient auparavant les moyens accélérés de la locomotion connue.

Cette opinion ne repose pas seulement sur des présomptions; elle s'appuie aussi sur des faits et sur des calculs.

Les faits, ils sont patents. La deuxième enquête du parlement anglais a constaté que, partout où des rail-ways avaient été tracés parallèlement à des lignes navigables (et c'est le cas qui s'est généralement présenté), ces rail-ways avaient transporté non-seulement une masse croissante de voyageurs, mais une masse croissante de marchandises. Les rail-ways de Clarence, de Darlington,

de Liverpool, de Birmingham, de Stanhope, de Newcastle ont dû à cette partie de leur exploitation une source considérable de leurs revenus. En même temps, et par une conséquence nécessaire, on a remarqué que les tarifs si élevés des canaux anglais, parallèles aux voies de fer, se sont abaissés, et que les actions de ces canaux ont subi presque toutes une dépréciation plus ou moins grande depuis l'établissement des voies rivales. Ainsi les tarifs et les actions des canaux de Bridgewater, de Mersey, de Yrwell ont baissé des deux tiers; il en est de même des tarifs et des actions du canal de Londres à Liverpool; et la compagnie du canal de Boston a été tellement effrayée de la concession du chemin de Manchester, qu'elle a demandé et obtenu du parlement l'autorisation de combler ses berges, autorisation dont elle n'a fait du reste aucun usage.

En 1839, le service du transport des marchanses a été, pour la première fois, organisé sur les chemins de fer belges. Dans le cours de cette année, d'après le dernier compte rendu par le ministre des travaux publics, M. Rogier, il s'est opéré un mouvement de 9,407,440 tonnes portées à un kilomètre et représentant une recette de 613,280 francs 86 c., soit 13 % du revenu total évalué à 4,289,825 fr. 04 c., la vitesse moyenne étant de

26 kilomètres à l'heure, et la dépense moyenne de 0fr.,0549 par tonne et par kilomètre. Dans les années suivantes le service a été complété, et voici la progression que les recettes ont suivie depuis cette époque :

	Rec. prov. des marc.	Recettes totales.	p. 100.
1840.	— 1,278,744 fr.	5,335,167 fr.	24 °/°
1841.	— 2,112,136	6,226,333	34
1842.	— 2,732,756	7,461,550	36 1/2.

Cette progression est loin d'être arrivée à son terme, et le ministre annonce que, selon toute apparence les marchandises entreront, prochainement, pour moitié dans les revenus.

Est-il permis de penser que ces résultats et ces exemples se réaliseront en France, où les prix de la houille et du fer sont plus élevés qu'en Angleterre et en Belgique, et où le mouvement du commerce intérieur est moins considérable? autrement dit, les prix comparés de la locomotion permettent-ils d'espérer que les rails se prêteront sur notre territoire à la circulation des richesses produites? Telle est la question que nous devons maintenant examiner.

Si les trois instruments de circulation que nous comparions tout à l'heure entre eux ont des propriétés bien différentes, ils sont aussi dans des

conditions d'entretien, de construction et d'exploitation fort dissemblables.

Les frais d'établissement d'un chemin de fer sont évalués moyennement à 1,200,000 fr. par lieue au minimum, ceux des canaux à 500,000 fr., et ceux des routes de terre à 60,000 fr.

Les frais d'entretien sont en moyenne, pour les routes, de 1,600 fr. par lieue, pour les canaux de 8,000 fr., et pour les chemins de fer de 40,000 fr. environ (1). Or, les dépenses de circulation, sur une route quelconque, se composent de deux éléments : 1° les dépenses de traction proprement, dite, qui varient suivant la résistance plus ou moins grande que les moteurs rencontrent et le mode de véhicules employés ; 2° les droits de péage, là où ces droits sont établis, impôts destinés à payer les frais d'entretien, d'administration, et l'intérêt des capitaux de construction.

Pour les routes il n'y a pas de péage ; toute la dépense consiste dans les frais de traction, qui s'élèvent en moyenne à 20 ou 25 centimes par tonne et par kilomètre, pour une vitesse moyenne de 8 lieues par jour.

(1) Ces chiffres sont extraits de l'*Exposé des motifs*, présenté par M. le ministre des travaux publics, en 1838, à l'appui de la loi relative à l'établissement des chemins de fer.

Sur les canaux le fret varie beaucoup; mais il est notoire, il résulte de longues et consciencieuses recherches, que sur les canaux bien entretenus cet élément de dépense varie entre 2 et 3 centimes par tonne et par kilomètre, en supposant le hâlage fait par des hommes, car le fret s'élève beaucoup quand on suppose la traction opérée par des chevaux. Ainsi le prix de traction sur les canaux d'Orléans et de Loing, y compris l'entretien et le loyer du bateau, le salaire des mariniers, est de 2c 80, tandis que le fret sur les canaux du Nord, où l'on emploie les chevaux (1), est de 3c 60, savoir :

Salaire des mariniers, loyer du bateau,	2 c. 35.
Hâlage proprement dit, nourriture des chevaux, etc.	1 c. 25.
Total	3 c. 60.

Voilà donc le premier élément de la dépense connu. Quant au deuxième, la lieue de canal coûte en moyen 500,000 fr. Le tarif destiné à couvrir l'intérêt de ce capital de création et les frais ordinaires et extraordinaires d'administration et d'entretien, a été fixé par la loi de 1822 à 25 cent. par

(1) Les vins qui viennent par le canal de Bourgogne paient 3c 50, et le fret pour le canal du Rhône au Rhin est de 3c 53. Sur ces deux canaux la traction est faite par des chevaux.

tonne et par distance de 5 kilom., soit 5 cent. par tonne et par kilomètre (1). Ces droits de perception nous paraissent dans leur moyenne, comme l'expérience l'a déjà démontré et le prouvera, selon nous, de plus en plus, sagement calculés. Ainsi donc la dépense totale de la circulation étant de 20 à 25 cent. sur les voies de terre non taxées, sera de 7 à 8 cent. sur les canaux assujettis aux taxes déterminées par la législation existante, c'est-à-dire qu'elle sera réduite de 70 %.

Le hâlage par des hommes ne permet pas aux bateaux de parcourir plus de deux tiers de lieue par heure. La vitesse est encore ralentie par le passage des écluses, par les irrégularités de la navigation en lit de rivière, et par d'autres causes que nous n'avons pas de besoin d'énumérer ici, de telle sorte que l'on ne peut guère calculer sur une vitesse moyenne de plus de 16 à 20 kil. par jour environ sur les voies d'eau.

(1) M. Dutens, dans son bel ouvrage sur la navigation, démontre que ce péage est trop faible pour dédommager les concessionnaires, même en supposant un transport moyen de 90,000 tonnes sur les canaux à grande section et de 60,000 tonnes sur les canaux à petite section; et que le péage devrait, dans ce cas, être porté à 6c,86, environ 7 c. pour procurer un intérêt modique de 5 0/0.

Quant aux chemins de fer, au lieu de 500,000 f de premier établissement, ils en coûtent 1,200,000 Jusqu'à présent ce sont les concessionaires eux mêmes qui se sont chargés non seulement de l'ad ministration et de l'entretien de la voie, ma aussi de la locomotion. Ils cumulent la doubl qualité de concessionaires et d'entrepreneurs d transports, qualités qui sont néanmoins distincte Rien n'empêche donc de séparer dans les calcu les deux éléments de dépense qui résultent d l'exploitation, savoir ;

1° Les frais de surveillance, d'administration d'entretien de la voie, qui pèsent d'autant moin sur chaque tonne transportée que le nombre d ces tonnes est plus considérable, et qui sont à pe près fixes, quel que soit le mouvement de la cir culation.

2° Les frais de locomotion et d'entretien du ma tériel, qui croissent avec le nombre des convois c'est-à-dire avec la masse du tonnage transporté, e qui sont variables comme le mouvement même d la circulation.

Maintenant, si l'on en croit les dispositions ma nifestées par les Chambres et accueillies avec fa veur par le gouvernement, l'état, se chargeant, dan le système d'exécution qui a prévalu, de construir le chemin proprement dit, laisserait aux compa

gnies le soin de fournir les rails et les locomotives, et abandonnerait pour son compte, dans l'intérêt du bas prix des transports, le produit de ses capitaux.

En raisonnant d'abord dans cette hypothèse, les péages n'auraient plus alors évidemment d'autre effet que de rembourser les compagnies de leurs avances, et des frais ordinaires d'entretien et d'administration.

Les avances des compagnies sont évaluées dans ce système à 500,000 fr. environ par lieue, c'est-à-dire à une somme à peu près égale aux frais d'établissement des voies d'eau.

Les frais d'administration et d'entretien varient depuis 5,000 jusqu'à 15,000 fr. par kil., sur les chemins de fer, ceux des canaux variant de 2,000 à 4,000 fr. seulement. Mais si cette nature de dépense est bien différente, d'un autre côté le nombre de tonnes transportées est aussi bien inégal. Quand même ces frais, fixes de leur nature, seraient représentés par 10 dans le premier cas et dans le second par 1, qu'importe, si la circulation, dans la première hypothèse, est décuple de la circulation existante dans la seconde, et si les tarifs appliqués par unité de tonne et de distance sont les mêmes dans les deux cas?

On peut donc admettre que, la dépense de

création première étant, par suite de l'intervention de l'État, rendue ainsi égale pour les compagnies dans les créations de chemins de fer et de canaux, et en second lieu l'inégalité des frais d'entretien et d'administration étant compensée sur les lignes à vapeur par l'inégalité du tonnage transporté, les droits de perception, destinés à servir l'intérêt et l'amortissement du capital de création, tout aussi bien que les frais fixes d'exploitation, doivent alors être parfaitement égaux; c'est-à-dire que le tarif de 0f,05 par lieue et par kil., étant reconnu rémunérateur sur les voies d'eau, sera, dans la situation où nous supposons les choses, également rémunérateur pour les voies de fer.

Dans l'hypothèse où nous raisonnons, le premier élément de la dépense, le tarif serait donc, de 0f,05 par tonne et par kilomètre, et c'est par la différence seule des frais de traction que l'une des deux voies de circulation, que nous cherchons à comparer entre elles, pourrait l'emporter sur l'autre.

Les frais de traction sont extrêmement variables sur les 2 rails-ways. Ils dépendent du prix de la houille, du fer, de la main d'œuvre et de l'habileté des administrateurs. On voit dans les comptes rendus par les différentes compagnies de chemins de fer existant en France, que les résultats de leur

exploitation sont à cet égard fort dissemblables.

Sur les chemins de fer du Gard, les frais d'exploitation par kilomètre de parcours des machines ont été, en 1841, de 2 fr. 13 c., par convoi; et divisant ce chiffre par la charge moyenne de chaque machine, la dépense par tonne et par kilomètre ressort à 4 c. environ.

Sur le chemin de fer de St-Etienne, 22,960,000 tonnes de houille ont été transportées en 1841 à un kilomètre.

Voici le tableau de la dépense :

Combustible	0c, 97 c.
Chauffeurs	0 , 34
Pompes	0 , 13
Graissage	0 , 05
Réparation	1 , 75
	3c, 24
Dépense des wagons	1 , 20
Total.	4c, 44

Du reste ce chemin ne peut pas servir de point de comparaison, parce qu'il n'emploie des machines que sur une partie de son parcours entre Lyon et Rive-de-Gier.

La même observation est applicable au chemin de fer de Roanne à St-Etienne, ou la dé-

pense de traction est évaluée de la manière suivante :

Combustibles	1c 23
Chauffeurs	40
Pompes	10
Graissage	11
Réparation	98
Wagons	1 20
Total	4c 02

Sur le chemin de fer de Strabourg les frais de l'exploitation ont été de 3 fr. 35 par kilomètre de parcours de machines, lequel chiffre se rapporte à un mouvement presque exclusivement composé de voyageurs.

Il en est de même sur le chemin de Versailles (rive droite), où les frais ont été de 2 fr. 56, sur le chemin de Versailles (rive gauche) où ce chiffre s'élève à 3 fr. 05, et sur celui de Saint-Germain à 2 fr. 98. Tous ces résultats s'appliquent à un service exceptionnel et spécial. Mais si nous analysons les divers éléments dont ils se composent, si nous recherchons le prix moyen de houille, de fer et de main d'œuvre payés dans ces différents établissements, nous arrivons à reconnaître que la dépense moyenne d'une machine par tonne et par

kilomètre (pour le transport des marchandises) peut être évaluée de la manière suivante :

Coke	1 c.	60
Huile	0	30
Entretien de la machine	0	80
Renouvellement	0	90
Conduite	0	40
Pompe	0	12
Total	4c	12
Les frais d'entretien et de réparations de wagons	1	40
Total	5c	52

Il faut remarquer que le poids total porté par le convoi comprend le poids des véhicules employés, et que, si l'on voulait avoir la dépense du poids réellement utile, il faudrait à peu près doubler le résultat précédent. Les frais de traction par tonne et par kilomètre peuvent donc être estimés environ à 5c 52.

Nous avons dit que le tarif moyen, dans l'hypothèse où nous nous sommes placés, pouvait être évalué à 5.

La locomotion des marchandises sur les chemins de fer coûtera donc en définitive 11 centimes à peu près, la même dépense étant de

25 c. sur les voies de terre et de 7 c. sur les canaux.

D'où l'on peut conclure que, dès lors, l'ensemble des frais de transport sur les chemins de fer étant égal à la moitié du prix du roulage ordinaire, toutes les marchandises, qui empruntent aujourd'hui les routes royales ou départementales abandonneraient, dans cette hypothèse, les instruments ordinaires de circulation, pour se porter sur les voies nouvelles.

Quant aux canaux, la différence existant entre les prix comparés de la locomotion étant dans un sens absolument inverse, on est amené à une conséquence différente : toutefois les frais de traction ne variant que dans la proportion de 7 à 11 centimes, il ne serait pas impossible que la régularité et la rapidité de la marche des convois à la vapeur ne compensât, dans cet état de choses, l'inégalité prévue de dépense.

Ainsi, dans l'hypothèse de la loi, dans l'hypothèse de droits de perception égalisés sur les chemins de fer et sur les voies d'eau, les frais seuls de traction étant différents, nul doute, à nos yeux, que les deux moyens perfectionnés de communication, grâce à cette assimilation factice et artificielle de leurs conditions d'existence, ne se fissent concurrence.

Mais les résultats ne sont plus les mêmes, dès que le tarif devient réellement rémunérateur, c'est-à-dire dès qu'il est calculé de manière à fournir l'intérêt et l'amortissement du capital entier de création, qui est de 1,200,000 fr. par lieue et non de 500,000 fr. Le péage s'augmente alors considérablement. On peut être certain que de 0f05 il doit être élevé à 11 ou 12 cent. tout au moins (1) ; ce qui porte les dépenses de toute nature, pour la locomotion par la vapeur, à 16 ou 17 c. au minimum par kilomètre, les mêmes dépenses étant de 20 c. sur les routes de terre et de 7 c. sur les canaux.

Les chemins de fer pourront encore, à ce prix, lutter contre les voies de terre; mais cette disparité de frais s'ajoutant à celle qui résulte de la différence même des deux modes de tractions employés, assurera aux canaux, sauf les cas de chômage ou de mauvaise exploitation, la paisible jouissance des transports qui leur appartiennent naturellement, qui ne leur ont jamais manqué, et qui ne leur manqueront pas plus à l'avenir que par le passé, si, par une protection spéciale, on

(1) Le tarif moyen des marchandises sur les chemins de fer de Belgique et de l'Allemagne est de 0,15

ne vient pas troubler les conditions normales d'existence de chaque ligne de circulation.

Le rôle des chemins de fer, envisagés comme instruments de commerce, nous paraît donc se réduire à ceci : Le mouvement des affaires entraînant toujours avec lui un certain mouvement de voyageurs, d'une part, les chemins de fer, en favorisant les relations des hommes entre eux, en rapprochant les producteurs des consommateurs, les places d'entrepôt des places vers lesquelles sont dirigées les principales expéditions, modifieront les rapports d'échanges, et aideront au développement du commerce. C'en est là à nos yeux le principal effet.

D'un autre côté, les rails se prêteront eux-mêmes, dans une certaine mesure, à la circulation des marchandises. Ils feront concurrence au roulage accéléré, aux messageries, aux bateaux à vapeur, et même peut-être au roulage ordinaire. Ils ne pourront que dans des cas exceptionnels faire concurrence aux lignes de navigation, lorsque, par suite de chômage ou d'interruptions, les arrivages d'objets nécessaires à la consommation seront suspendus sur les voies d'eau.

Supposons maintenant le réseau de nos communications à la vapeur conçu dans un intérêt purement commercial, et cherchons à nous rendre

compte des conditions auxquelles le réseau devrait alors satisfaire.

Le service des transports roule sur une quantité immense d'objets, qui, d'abord, sous forme de matière première, vont chercher les lieux manufacturiers, et ensuite appropriés à nos divers besoins, mis sous une forme nouvelle à portée des consommateurs, sont dirigés sur les lieux de consommation. Ces produits sont, les uns tirés de notre propre sol, les autres de climats différents. Une assez faible quantité de marchandises passe seulement à travers notre territoire, pénétrant par un point, sortant par un autre, sans être soumise à aucun droit de douane, autre que le plombage destiné à en constater l'identité.

Tous ces transports peuvent être rangés dans trois catégories différentes, ceux qui proviennent : 1° du commerce intérieur ; 2° du commerce extérieur ; 3° du transit.

Le mouvement seul de ces richesses a été considéré de tout temps comme une grande affaire par toutes les sociétés. De tout temps, une foule de bras a été sans cesse occupée à soulever, emporter, descendre, charger et décharger les marchandises. De là, d'énormes dépenses, uniquement consacrées à mettre les choses créées à portée de ceux aux besoins desquels elles s'appliquent, sans

qu'il en résulte aucune augmentation de la valeur même de ces produits. De là aussi les efforts universels, permanents, qui ont été faits pour diminuer, par tous les moyens possibles, cette source considérable de frais improductifs. Pour arriver à la solution de la question que nous nous sommes posée, nous devons chercher d'abord à nous rendre compte de l'importance relative de la circulation due aux trois natures de transports auxquelles se rattachent tous nos intérêts commerciaux.

On sait que le transit à travers la France est de 34,000 tonnes, dont la valeur est évaluée à 200,000,000 fr.

Les documents statistiques publiés par les soins de l'administration des douanes, et dont les immenses détails, réunis avec tant de méthode et de lucidité, permettent si facilement de suivre, dans leurs divers mouvements, les richesses qui arrivent ou partent de nos différents ports, nous apprennent également que le commerce extérieur s'exerce sur une valeur de deux milliards, représentant un va-et-vient de trois millions de tonnes, (Importations et exportations réunies, et en considérant le commerce spécial seulement)..

Quant au tonnage du commerce intérieur, aucun document officiel n'en fixe l'importance ; mais, il est facile de voir que la circulation pro-

venant de cette branche de commerce l'emporte infiniment sur les deux autres. Il n'y a peut-être pas, en effet, un seul hameau en France, qui produise tous les objets dont il a besoin, et qui ne soit obligé de recourir, plus ou moins, à l'industrie des villes ou des hameaux voisins, pour se procurer les choses qui lui sont nécessaires. On a calculé que le tonnage de la houille, extraite annuellement, était de 3 millions de tonnes, c'est-à-dire supérieur à celui de tout le commerce étranger. Le tonnage provenant de l'exportation de bois est sextuple. Il est triple pour les céréales, triple pour les pommes de terre, quadruple pour les fourrages.

Mais veut-on se faire une idée plus nette de l'importance de cette circulation, on n'a qu'à consulter un ouvrage justement estimé, le livre de de M. Dutens sur la navigation intérieure. Il estime, ou du moins il estimait, en 1825, que la totalité des produits annuels, dus à l'industrie agricole et manufacturière de la France ne s'élevait pas à moins de 37 millions de tonnes, sur lesquels, dit-il, 127 millions environ sont consommés sur place, et 46 millions sont envoyés à des distances plus ou moins considérables.

En admettant, avec M. Dutens, que chacune de ces dernières tonnes parcoure, en moyenne, 15

lieues seulement, la dépense annuelle que causerait au pays le mouvement du commerce intérieur ne serait pas, en raison de 0f,90 par lieue, de moins de 600,000,000 fr., évaluation qui, en la supposant exacte, il y a 15 ans, serait certes au-dessous de la réalité, aujourd'hui que les progrès de la richesse publique ont de toutes parts augmenté tellement la production et la consommation.

A examiner la question du mouvement des marchandises, seulement en raison de l'importance des divers échanges qui s'effectuent, on est donc amené à reconnaître que le classement des chemins de fer doit être effectué d'abord, en vue des besoins du commerce intérieur, puis de ceux du commerce extérieur, puis de ceux du transit.

Toutefois, nous devons en faire la remarque dès à présent, l'industrie de la France est principalement agricole. Ce que nous produisons, c'est surtout du blé, du vin, des fourrages, des grains de toute espèce; et il ne faut pas oublier le résultat, auquel nous sommes parvenus précédemment, à savoir, que les chemins de fer ne se prêtent pas au transport des marchandises lourdes et de grand encombrement, surtout quand ils sont en concurrence avec les voies d'eau.

Or, par suite de la configuration des divers bassins où coulent nos fleuves et rivières, par suite de

l'achèvement prochain de nos différentes lignes navigables, la contiguïté des voies de fer et d'eau, pour les grandes lignes de circulation à la vapeur, est une chose à nos yeux inévitable. On peut voir que déjà le chemin de fer de Strasbourg à Bâle court parallèlement au Rhin, le chemin de Rouen à la Seine, et celui d'Orléans aux canaux de Briare et de Loing. Le chemin projeté entre Strasbourg et Paris aura pour concurrent, quelle qu'en soit la direction, la Marne et le canal de la Marne au Rhin ; le chemin de Nantes, la Loire ; le chemin de Lyon, la Seine ou l'Yonne, ou l'Aube et la Saône; le chemin de Bordeaux à Cette, la Garonne et le canal de Languedoc; le chemin de Belgique, nos canaux du Nord. Et pourquoi cela? parce que les communications à vapeur ont intérêt à suivre les directions qui leur permettent à la fois de diminuer le plus possible leurs dépenses et d'augmenter le plus leurs recettes. Or, dans les vallées se trouvent les principaux établissements industriels, les grandes agglomérations de population et de richesse, et en même temps les moindres obstacles pour l'établissement de la voie.

Les exemples de l'Angleterre et de l'Amérique confirment cette règle, que nous ne craignons pas de généraliser. Les rail-ways de Londres à Birmingham, de Londres à Bristol, de Liverpool à

Manchester, d'Edimbourg à Glascow sont en effet parallèles à des voies d'eau, et l'on achève en ce moment même aux Etats-Unis un rail-way contigu au canal Érié. Il en est et sera toujours ainsi, parce que cela est dans la nature des choses.

Dès-lors la concurrence des rivières et des canaux étant, pour la circulation des richesses agricoles, très-redoutable pour les chemins de fer, on doit présumer que la plus grande partie des transports du commerce intérieur en France ne s'effectuera pas à l'aide des locomotives. Et comme chez nous l'industrie n'est pas encore bien développée, comme les produits de nos manufactures (à quelques exceptions près, par exemple de celles de Lyon, de Rouen, de Saint-Quentin, etc., etc.), sont encore malheureusement peu nombreux; comme, d'un autre côté, le commerce extérieur consiste au contraire, presque tout entier, en marchandises précieuses, telles que le coton, le sucre, le thé, le café, etc., il ne faut pas se presser de conclure que l'importance du tonnage doive servir d'indice principal dans l'appréciation des transports qui seront plus particulièrement dévolus aux voies nouvelles.

Il est évident que l'on ne peut ici sortir du champ très-vague et en quelque sorte illimité des conjectures. Mais ce que l'on peut dire, c'est que,

pour le classement, pour cette opération qui consiste dans la fixation des points extrêmes de chaque ligne, il faut consulter d'abord les intérêts du commerce extérieur, auxquels ces points extrêmes servent de débouchés.

Puis ensuite, lorsqu'il s'agira de relier entre elles les extrémités auxquelles le chemin doit aboutir, lorsqu'il s'agira de choisir parmi toutes les lignes possibles, parmi toutes les solutions différentes, que peut admettre chaque problème, alors il faut consulter les intérêts intermédiaires, c'est-à-dire les besoins du commerce intérieur, connaître les foyers de richesses, et les centres divers de population et d'industrie.

Nos principaux ports sont Marseille, le Hâvre, Bordeaux, Nantes, Calais, qui vivifient notre commerce avec l'Asie, l'Afrique, et l'Amérique, et qui sont en quelque sorte les liens de communication de la France avec les autres parties du monde. Les lignes de fer aboutissant à ces ports et à Paris et rencontrant dans leur cours Lyon, Rouen, Lille, c'est-à-dire les cités les plus riches et les plus industrieuses de France, seraient les plus propres évidemment à satisfaire à l'intérêt commercial.

Quant au transit, l'importance en est réellement insignifiante, considérée dans ses rapports avec l'établissement des chemins de fer. On l'a déjà dit;

mais il importe de le répéter, parce que l'administration des travaux publics semble s'attacher, depuis quelque temps, à colorer ses projets d'un air de grandeur, en entretenant sur ce point dans les esprits les illusions les plus chimériques ; il importe de le répéter, parce que les exposés de motifs, présentés en 1838 et en 1842 par le gouvernement, parlent sans cesse du projet d'unir entre elles les deux mers sur lesquelles la France est assise, et de la nécessité de profiter, pour développer le transit de cette admirable situation. Ce sont là des rêves propres à satisfaire tout au plus les imaginations de ceux qui croyent à de vaines paroles, mais contre lesquels s'élève la réalité des faits.

Le tonnage des marchandises expédiées en transit a été moyennement, de 1836 à 1841, dans une période de cinq années, de 32,200 tonneaux d'une valeur de 184,700,000 fr.

En divisant le tonnage de ces marchandises en deux classes, la 1re comprenant les objets d'un prix élevé, la 2me les objets d'une valeur secondaire, on trouve, dans la première classe, 3,573 tonnes valant 50 millions de fr. On peut donc dire que le commerce de transit se compose d'une petite quantité de marchandises extrêmement précieuses, et d'une quantité faible encore, mais

plus considérable, de marchandises ordinaires.

Or, qu'est-ce que 3,573 tonnes, ou si l'on veut même 32,200 tonnes, relativement au commerce extérieur qui est de 3 millions de tonnes, et relativement au commerce intérieur, qui est de plus de 50 millions?

Maintenant, si l'on recherche les avantages que le transit procure à la France, on n'en trouve qu'un seul bien réel. C'est l'augmentation de mouvement de nos ports dû à la richesse de ces cargaisons, dont le prix élevé agit, non seulement comme importation, mais aussi comme exportation, puisque les navires, qui ont voituré ces denrées, doivent nécessairement en prendre d'autres en retour.

Eh bien! on peut tenir compte du fret plus élevé que paient les marchandises destinées au transit, en en doublant, triplant, si l'on veut, le tonnage, ce qui revient au même que doubler, tripler le fret. Nous avons vu que sur les 32,200 tonnes, qui en moyenne transitent annuellement au travers de notre territoire, 3,573 sont des cargaisons précieuses. Pour tenir compte, non seulement de la quotité, mais aussi de la valeur de ces marchandises dans le mouvement de notre commerce maritime, il faudrait donc substituer à ces 3,573 tonnes, 9 ou 10,000 tonnes si l'on veut, ce

qui laisse encore le transit réduit comme importance, même, à cet égard, à des proportions très-secondaires.

Veut-on s'en assurer d'une manière certaine et incontestable? Il n'y a qu'à appliquer ces calculs à nos deux centres les plus considérables d'importation et d'exportation. C'est pour le chemin de fer de Marseille au Hâvre, que l'on argumente toujours des avantages du transit. Eh bien! cherchons à préciser le chiffre probable des transports qui résulte du transit pour ces deux grandes places de commerce.

A Marseille, l'importation a été en moyenne, pendant les cinq dernières années, de 6,514 tonnes, l'exportation de 931 : total 7,445 tonnes.

Au Hâvre, l'importation a été de 7,580 tonnes, l'exportation de 1,354 : total 8,934 tonnes.

Ces deux ports ont donc, en moyenne, reçu chacun, à peu près le tiers de la totalité des marchandises expédiées en transit. Ils sont donc, à bon droit, considérés comme le siége principal de ces expéditions.

Or, à Marseille, pendant le même temps, l'importation par commerce étranger a été de 292,365 t.

Par navires caboteurs de	164,696 t.
Total	457,061 t.

Le transit étant de 6,514 tonnes seulement, soit un soixante-dixième.

Au Hâvre, le mouvement d'importation du commerce étranger a été, pendant la même période de temps, de 199,584 t.

Par navires caboteurs	125,916 t.
Total	325,500 t.

Le transit étant de 7,580, soit un quarante-cinquième!

Dans ces deux ports, la réexportation par mer a été : pour Marseille, de 129,000 t.; pour le Hâvre, de 410,000 t. Et l'on sait que la réexportation, au point de vue de la formation des cargaisons, est bien plus importante que le transit lui-même. Elle est en même temps bien plus considérable, et cependant l'on n'en parle jamais, on ne semble pas s'en préoccuper. Pourquoi? parce que cela frappe moins les esprits et parle moins aux imaginations.

Enfin, si l'on veut savoir quel est le sens et la direction du mouvement des tonnes expédiées en transit (1), on n'a qu'à grouper ces marchandises par les diamètres parcourus, et l'on trouve :

(1) L'état suivant montre l'importance relative du transit provenant des différents pays qui empruntent à cet effet le passage à travers notre nation.

	tonnes.	Parcourant	Kilom. en moyenne.
Entre les Frontières voisines	12,652	174	
Entre le Hâvre et l'Est	13,224	700	
Entre Marseille et l'Est	6,583	440	
De Marseille au Nord	468	995	
De divers à divers	2,712	680	

Les marchandises précieuses, qui se montent à 3,573 t. parcourent 465 kilom. en moyenne.

On voit par ce tableau :

1° Que le transit de Marseille au Hâvre, dont on parle beaucoup, réellement n'existe pas, puisqu'il se réduit à 468 t.

2° Que les plus grands mouvements s'effectuent de la frontière contiguë, c'est-à-dire dans une direction où les chemins de fer n'existeront pas, du moins d'ici à de longues années.

3° Que c'est la Suisse qui alimente la plus grande partie de notre transit, et que par conséquent, à cet égard, le chemin de fer du Hâvre aux frontières de l'Est est le plus important.

VALEUR DES MARCHANDISES :

	Provenances	Destinations	Total.
Suisse,	76,366,921	44,316,351 fr.	125,083,272
Association allemande,	28,454,372	2,281,892	31,627,264
Etats-Unis.	14,853,632	52,528,877	67,382,509
Angleterre,	30,735,498	38,956,943	68,692,441
Etats Sardes,	22,281,205	8,197,716	30,478,920
Belgique,	10,998,736	4,628,204	15,626,841
Espagne,	19,994,039	13,140,336	15,135,269

Ces chiffres nous paraissent prouver surabondamment que les considérations de transit ne peuvent être d'aucun poids dans la détermination de nos lignes de fer : que ce commerce est insignifiant dans le mouvement général de nos transports : et qu'il ne saurait jamais, même en supposant des tarifs rémunérateurs, être une source notable de revenus.

Ainsi donc en résumé, lorsque l'on examine les chemins de fer, comme instruments de transport des marchandises, on reconnaît que l'effet utile en est, à cet égard, restreint, limité aux objets d'une certaine nature, comme les matières vivaces et fraîches, ou d'une certaine valeur, comme les soieries, denrées coloniales, etc., sauf les circonstances spéciales et tout à fait exceptionnelles;

Que les considérations tirées des besoins du commerce extérieur doivent principalement agir sur le classement des lignes, et les considérations tirées des besoins du commerce intérieur sur le tracé;

Qu'enfin les considérations tirées des besoins du commerce de transit ne doivent être d'aucun poids dans le choix et dans la détermination ni des classements ni des tracés.

CHAPITRE IV.

DES CHEMINS DE FER CONSIDÉRÉS SOUS LE POINT DE VUE POLITIQUE.

Nous ne chercherons pas quelle peut être la mesure de l'utilité des chemins de fer appliqués à la locomotion des hommes et, avec les hommes, des idées. Cela serait sans objet. Nous n'insisterons pas non plus sur l'importance de la révolution qui s'opère dans le mouvement des voyageurs, grâce au moyen de traction inventé par Watt et par Stephenson. Mieux que nos paroles, le travail des nations européennes qui partout se sont

mises à l'œuvre, les faits connus, les acclamations, l'enthousiasme avec lequel les populations accueillent, à leur passage, ces moteurs auxquels la vapeur communique et sa force et sa vie, prouvent que l'opinion publique comprend la grandeur des résultats qui se poursuivent. Le besoin nouveau d'une locomotion rapide se développe. Il devient de jour en jour plus impérieux, plus pressant. Ce mouvement des esprits ne s'arrêtera pas.

Un homme d'Etat, dont s'honore avec raison l'Angleterre à cette époque, l'avait prévu dès 1834; tandis que nous hésitions encore à nous jeter dans les entreprises de chemins de fer, tandis qu'un membre du cabinet français déclarait à la tribune qu'il se tiendrait, pour son compte, fort heureux de l'exécution de 5 lieues de rail-way par an (1), M. Peel terminait son discours, au meeting de Tamworth par ces paroles remarquables (2) : « Hâtons-nous, Messieurs, hâtons-nous; il est indispensable d'établir d'un bout à l'autre de ce royaume des communications à la vapeur, si la Grande-Bretagne veut maintenir dans le monde son rang et sa supériorité. » Ce que M. Peel disait à cette époque, tout le monde le pense main-

(1) Discours du ministre du commerce en mars 1835.

(2) Voir le *Rail-way Magazine*, n° du 5 avril 1834.

tenant. Aussi les avantages que présentent les grandes lignes de chemins de fer n'étant plus contestés, nous n'avons pas besoin de nous étendre sur ce point. Nous voulons seulement essayer d'établir, que, s'offrant avec le carractère distinctif d'instruments de transport des personnes, les railways, par cela même, répondent plutôt à un intérêt politique et à un besoin gouvernemental qu'à un intérêt commercial ou militaire.

L'exploitation des grandes lignes date seulement de quelques années. Le fait le plus saillant, le plus incontestable de tous ceux qu'il été jusqu'ici possible de recueillir, le résultat qui ressort notamment de toutes les enquêtes faites par le parlement anglais, c'est l'accroissement considérable, universel, permanent du mouvement de la circulation. L'établissement des chemins de fer, en Angleterre, a eu pour effet de multiplier les voyages dans les proportions suivantes, bien que les tarifs perçus soient, comme on le sait, fort élevés. (Nous nous contentons de citer quelques-uns des chiffres, contenus dans l'enquête de 1840.)

Sur le chemin de fer de Liverpool à Manchester, la circulation a augmenté dans la proportion de 1 à 3 1/2

sur celui de Londres à Birmingham 3

id. Newcastle à Carlisle 11

id. Bolton	8
id. Abroath (Ecosse)	10
id. Dundee	15
id. Edinburgh	3 1/2

Le compte rendu de l'exploitation des chemins de fer belges prouve que les communications entre Bruxelles et Anvers ont sextuplé depuis 1837. Elles ont triplé ou quadruplé sur les chemins de fer français, comparativement aux transports qui s'effectuaient précédemment. Ce phénomène est donc général, et se continue depuis cinq ou six ans sans interruption. Que doit-on en conclure?

La fréquence des relations entre les citoyens d'un même pays, leur contact multiplié, provoqué par la douceur et la rapidité des voyages, où les déplacements sont presque sans fatigue, et transformés, pour ainsi dire, en plaisir; le rapprochement matériel des hommes, en un mot, est le plus puissant moyen de faire pénétrer dans les masses, aujourd'hui condamnées par leur isolement à une sorte d'engourdissement moral et intellectuel, les idées, les sentiments qui appartiennent à une civilisation plus avancée que la leur. On dit communément que cet effet est toujours produit, dans une certaine mesure, par l'ouverture d'une route nouvelle, et cela n'est pas douteux. Il est permis de s'attendre à voir cet effet s'augmenter dans la

proportion même de l'accroissement de vitesse des moyens de locomotion. Le flux et le reflux des masses transportées à de grandes distances aura donc pour résultat nécessaire de rendre plus intime la solidarité des intérêts, et par suite la communauté des sympathies, des opinions, entre les membres épars d'une même société. Rien n'est plus propre, par conséquent, que les chemins de fer à constituer, avec l'aide du temps, cette unité politique, morale, économique, qui est considérée avec raison comme une condition première de force et de civilisation.

La vitesse des moyens de transport se trouve en outre, comme nous l'avons dit précédemment, triplée et même quadruplée par les appareils à vapeur. De là, un habile publiciste a tiré cette conséquence, qu'en supposant un pays donné, sillonné en tout sens par les chemins de fer, l'effet produit par les moteurs nouveaux sur les relations des individus serait le même, que si, les conditions de la locomotion n'étant pas modifiées, le territoire se fût concentré et resserré dans un espace dix à vingt fois moins grand (1). De là bien des conséquences au point de vue politique et administra-

(1) Le rayon du cercle augmente dans le rapport de 1, à 3 ou à 4, la surface s'accroît dans le rapport de 1 à 9 ou à 16.

tif. Lois, institutions, langues, mœurs, action du pouvoir, tout doit se ressentir de cette concentration des forces et des lumières d'une nation, comme la France, dans un espace dix ou vingt fois moins grand. De pareils résultats sont sans doute encore éloignés, mais on est autorisé à penser que la vapeur tend à les produire. Elle tend de plus en plus, à mesure que l'emploi s'en multiplie, 1° à rendre plus efficace l'action du gouvernement central au sein de la société ; 2° à rendre plus intime la force de cohésion des divers éléments dont cette société se compose.

Ce n'est pas tout encore. L'accroissement des relations existantes ne se bornant pas aux communications établies entre les divers individus d'un même empire, mais s'étendant aux relations des hommes qui appartiennent à des contrées et à des nationalités différentes, il est certain qu'une foule de préjugés, devant lesquels on s'incline aujourd'hui, tomberont, quand le frottement des nationalités diverses sera plus grand. Les chemins de fer internationaux sont donc un moyen puissant de maintenir le bon accord des peuples, de même qu'ils doivent servir à resserrer les liens qui unissent entre eux les éléments divers d'une même population. On s'isole aujourd'hui, on vit côte à côte aussi étrangers les uns aux autres

que si l'on était séparés par de longues distances; on n'entretient guère entre nations que des rapports diplomatiques ou des correspondances commerciales. Plus il sera facile de se connaître, de se visiter en quelque sorte personnellement, plus se confondront, dans une commune solidarité, des intérêts aujourd'hui divergents.

Ces considérations, et d'autres qui nous paraissent relativement secondaires, et que nous ne reproduirons pas, parce qu'elles ont été trop souvent développées, prouvent, selon nous, que l'établissement des communications à la vapeur est un fait d'une importance plus politique que commerciale ou militaire, et ainsi se justifie et se démontre la conclusion à laquelle nous voulions arriver et que nous avions formulée plus haut, savoir, que les voies nouvelles serviront beaucoup moins aux opérations agressives et défensives des armées, ou au mouvement même des richesses produites, qu'à la circulation des hommes, des idées, des dépêches et des ordres du gouvernement.

Dès lors, si l'on se demande quelles conditions doit remplir, et dans quelle pensée doit être conçu le réseau général de nos communications à la vapeur, il est évident que les raisons politiques et gouvernementales doivent avoir une influence prépondérante dans le choix et dans la détermi-

nation des lignes; que les considérations militaires et commerciales ne viennent qu'en second lieu, et ne peuvent avoir qu'une importance de second ordre. Il faut donc, pour arriver à un bon classement, chercher, avant tout, d'après la configuration du sol, d'après la situation des principales métropoles, d'après les besoins administratifs, quel est le moyen le plus efficace et le plus prompt : 1° De relier entr'elles les capitales des états voisins, et les populations nombreuses qu'elles renferment; 2° Quel est le moyen de relier, entre elles, et au siége du gouvernement, les grandes villes contenues dans l'enceinte d'un même territoire.

Ces conditions formulées, voyons si nous les trouverons remplies dans les divers réseaux qui sont tracés, ou qui s'exécutent en ce moment même autour de nous. Lorsque l'on porte ses regards sur les railways terminés ou projetés sur le continent européen, on éprouve d'abord quelque embarras à comprendre, la pensée qui a pu présider au choix de cette multitude de lignes, en apparence jetées au hasard sur la carte. Mais, en suivant d'un œil attentif le développement des travaux, il est facile de pénétrer les motifs qui ont dû en déterminer la construction.

En Angleterre, les rail-ways semblent principa-

lement destinés à seconder, à favoriser partout l'activité industrielle du pays. Les premiers chemins de fer construits sont ceux du comté de Durham, destinés uniquement à favoriser des exploitations houillères. Ensuite viennent ceux de Liverpool, de Birmingham, de Bristol, puis les grandes lignes dirigées de Londres sur les principaux ports, comme Southampton, Portsmouth, Douvres, etc. Pourquoi l'Angleterre semble-t elle s'être préoccupée d'abord du soin de joindre les lieux de production aux lieux de consommation ? parce que, dans la Grande-Bretagne, le principal, si ce n'est l'unique intérêt, est le mouvement du commerce et le développement de l'industrie. Le commerce ! c'est la grandeur, c'est le danger de l'Angleterre ; on pourra presque dire que c'est la base de toute sa politique. Créés au milieu d'une nation presque exclusivement maritime et manufacturière, bornés de tous côtés par l'océan, sans liaison possible avec les lignes du continent, les railways anglais ne pouvaient pas évidemment recevoir d'autre destination que celle qui leur a été donnée.

Mais il en est tout autrement dans les pays continentaux, et, pour s'en convaincre, il suffit de regarder autour de soi. Depuis quelques années, chacun a pris au sérieux l'exécution de ses chemins de fer ; l'Allemagne, avec cette ténacité lente

et méthodique qui lui est propre ; la Belgique, avec cette aptitude industrielle dont elle est justement fière ; il n'y a pas jusqu'à la Russie où des ukases rendus n'aient témoigné au moins de l'immense ébranlement donné aux esprits par l'apparition inattendue des phénomènes produits par la vapeur appliquée à la locomotion. Eh bien ! quelle est la pensée qui a inspiré les travaux de ces nations différentes ?

Nous voyons ici la Prusse rattachant à la métropole les provinces successivement conquises sur les bords du Rhin, et sur le royaume de Pologne ; là, c'est l'Autriche qui dirige ses rails vers la Lombardie, la Bohême, la Hongrie. Nous apercevons quelques rameaux qui, partant de cette tige principale, pénètrent jusqu'au centre de l'Allemagne, comme pour favoriser et développer ce sentiment, ce besoin d'unité et de fusion, qui travaille les différents peuples de la Confédération germanique. Ailleurs, c'est un pays nouveau, la Belgique, qui remplace par une ligne de fer, partant d'Ostende, et se dirigeant vers Cologne, cette navigation de l'Escaut, si nécessaire à son existence, et que des traités récents lui ont enlevée. Enfin le premier chemin de fer russe se dirige sur Varsovie.

Ah ! l'on conçoit, qu'en montrant ainsi à un

peuple le but que l'on veut atteindre, un but qui n'est pas sans grandeur, et qui, une fois atteint, doit aider et favoriser son action et son influence au dehors, on conçoit que peuple et gouvernement ne reculent pas devant la dépense, pas plus que nous ne reculons nous-mêmes devant les sacrifices qu'exige de nous, depuis douze ans, cette terre d'Afrique, semée d'or, arrosée de sang, jusqu'à présent stérile, et cependant française ; pas plus que nous n'avons reculé, le jour où la nécessité de fortifier Paris est devenue évidente pour tout le monde, devant les terreurs que l'on cherchait à nous inspirer sur l'étendue de la dépense.

Qui veut faire de grandes choses ne doit pas redouter de grandes résolutions, et s'effrayer de grands sacrifices.

Mais ce qu'il faut craindre en tout temps et sur toutes choses, ce sont les projets d'une utilité douteuse, mal coordonnés entre eux, conçus avec précipitation, sous l'empire des circonstances, et en l'absence de toute pensée haute et régulatrice. Ce qu'il faut craindre, ce sont les travaux commencés légèrement, avec cet esprit tout à la fois inquiet et aventureux, sceptique et amoureux des nouveautés, impatient de jouir et facile à décourager, qui nous caractérise.

Il est vrai, on l'a dit, et nous le reconnaissons

nous-mêmes, que l'Allemagne s'est montrée jusqu'ici peu disposée à diriger vers la France les mailles de son réseau; qu'elle porte de préférence ses efforts pour la construction nouvelles des voies de communication vers la Lombardie, la Bohême et le Nord; qu'elle semble enfin craindre plutôt que désirer notre contact. Il n'y a rien là qui doive étonner. Les passions politiques, développées de l'autre côté du Rhin, depuis et avant 1815, ne sont pas éteintes aujourd'hui. Les gouvernements divers de cette nation allemande, assemblage incohérent d'états de dimensions inégales, sans liens politiques entre eux, et si peu redoutable, il y a quarante ans à peine, entretiennent tous avec le plus grand soin les susceptibilités, les préjugés, les haines, du sein desquels est né, et par lesquels se conserve le sentiment fédéral. C'est là la politique germanique.

Notre politique à nous doit être entièrement différente, et se proposer un but précisément contraire. Ne l'oublions pas, si nous sommes encore quelque chose dans le monde, nous le devons surtout au progrès de nos idées, de nos mœurs, de nos principes. C'est une puissance morale que nous exerçons. Aussi devons-nous, par la facilité des relations établies entre les peuples qui nous entourent et nous, convier en quelque sorte les nations

étrangères au spectacle de notre civilisation, au mouvement intellectuel et moral qui s'opère dans notre pays. C'est le moyen le plus sûr d'accroître dans l'avenir notre influence et notre ascendant.

Si telle est véritablement la pensée que l'on doit poursuivre, si tel est le but que l'on doit chercher à atteindre, comme il existe au cœur de la France un centre de lumières, d'arts, et de richesses, qui attire à lui avec une force irrésistible les hommes et les œuvres de l'intelligence, et qui renvoie à son tour, dans tous les sens et sur tous les points, les produits de sa dévorante activité, évidemment c'est là que doivent aboutir nos grandes lignes de chemins de fer. De là, elles doivent se diriger vers l'Angleterre, la Belgique, l'Allemagne, la Suisse, l'Italie, l'Espagne et les deux mers. Voilà la première condition que l'on doive se proposer de remplir.

En second lieu, vient celle qui concerne, non plus nos relations internationales, mais les relations de nos nationaux entre eux Pour faciliter le jeu et le mouvement de l'administration centrale, pour servir aux besoins de locomotion des habitants de nos grandes villes, il est nécessaire que le siége du gouvernement, Paris, soit relié aux principaux foyers de population, tels que Lille, Rouen, Bordeaux, Lyon, Marseille, etc.

Digitized by Google

CHAPITRE V.

DES CHEMINS DE FER CONSIDÉRÉS AU POINT DE VUE DE NOTRE SITUATION FINANCIÈRE.

Après avoir apprécié d'une manière générale l'utilité des chemins de fer, les considérations qui doivent dominer dans la détermination du réseau, les principes qu'il importe de suivre et d'appliquer dans notre pays, ces questions résolues, se présente la question financière. Il faut évidemment régler le nombre des lignes comprises dans le classement projeté, sur la situation du Trésor, et sur l'étendue de nos ressources.

Le gouvernement, qui doit à l'agriculture l'amélioration des voies vicinales, au commerce in-

térieur l'amélioration des voies fluviales, aux trente départements et aux quinze cents cantons, destinés à ne recevoir jamais ni chemins de fer, ni canaux, le bon entretien des routes de terre, le gouvernement ne peut pas, sans préjudicier à tous ces intérêts, consacrer aux voies à vapeur, au-delà d'une somme limitée, dans la distribution des fonds affectés aux travaux publics.

Il est vrai qu'à entendre certains orateurs, la France est assez riche pour subvenir à la fois à l'entretien de forces militaires et maritimes considérables, aux frais de notre établissement en Afrique, et à un immense développement de travaux publics. Rien n'est plus séduisant que de pareilles pensées. Rien n'est plus tentant que de se donner le rôle de contenir à la fois les mauvaises dispositions des puissances étrangères par le déploiement de ses flottes et de ses armées, et d'étonner en même temps le monde par la magnificence de ses créations pacifiques. Mais ce sont là des idées dangereuses. Les peuples comme les individus qui, dans l'administration de leur fortune, ne savent pas se contenir et calculer, courent à leur perte. Nous devons donc chercher quelle est la somme que nous pourrons affecter moyennement à la construction de nos chemins de fer, pendant une certaine période d'années, et tracer ainsi autour

de nous le cercle dans lequel notre action devra nécessairement rester circonscrite.

On paraît généralement admettre que le Trésor public peut consacrer à cet emploi une somme annuelle de cinquante millions, sans préjudicier aux travaux et aux nécessités d'un autre ordre, que nous n'avons pas besoin d'énumérer. Le gouvernement, qui centralise entre ses mains l'administration de tout le pays, qui, dans sa position élevée, impartiale, pondère, balance équitablement tous les intérêts, a pensé qu'il était possible d'entreprendre l'exécution de nos rail-ways sur une aussi grande échelle; et, quoique cette somme nous paraisse considérable, nous sommes bien obligés de nous en rapporter à lui.

Nous dépensons, depuis quelques années, cent millions par an en travaux publics. Nous en dépenserons à l'avenir 150. C'est là certainement une somme à l'aide de laquelle il est permis d'espérer que des améliorations notables seront apportées prochainement dans la situation matérielle de notre territoire. Cette dotation, lorsqu'on la compare au budget des travaux publics dans les dernières années de la restauration, paraît énorme. Nous ne sommes pas de ceux qui s'en plaignent : loin de là, nous nous en félicitons. L'économie inquiète du père de famille, qui con-

somme le moins possible pour augmenter son épargne, n'est pas celle qui convient le mieux à une grande nation. Appliquer les ressources du Trésor aux travaux fructueux, aux arts utiles de la paix, faire à propos des dépenses productives, c'est développer la prospérité publique, c'est s'enrichir. M. le ministre des finances l'a dit avec raison, ce sont là de véritables placements.

Toutefois, il ne faut pas l'oublier, notre situation financière présente aujourd'hui un déficit considérable. Nos canaux, nos chemins de grande et de petite vicinalité exigent et exigeront, pendant longtemps encore, l'emploi des fonds qui y sont annuellement affectés. Enfin il ne faut pas oublier qu'il s'agit de placer (en empruntant l'expression de M. le ministre des finances) des sommes que nous ne possédons pas, et que nous demandons au crédit. Or, comme il y a une limite au crédit, comme la faculté de faire des emprunts est bornée par les ressources des prêteurs, et par la nécessité où se trouve tout gouvernement prévoyant et sage de ne pas tendre trop fortement un ressort si facile à rompre, nous sommes obligés de reconnaître, quoi qu'en disent les esprits qui se montrent aujourd'hui si impatients d'arriver au but, que la France n'est pas assez riche pour exécuter en peu d'années mille

lieues de rail-ways. Cela est une immense entreprise ; elle exige de grands efforts, et par conséquent du temps.

Or, il ne faut pas se le dissimuler, ce serait se flatter étrangement, que de concevoir l'espérance d'achever sans trouble une œuvre qui demande pour son accomplissement la longue succession de vingt ou trente années de travail.

Nous est-il bien permis, à nous, de concevoir des projets de si longue haleine, d'engager nos ressources pour un terme si éloigné ? Hélas ! rappelons-nous l'histoire du demi-siècle que nous venons de traverser. Et cependant nous nous trouvons en présence d'un public pressé de jouir, qui n'aime pas les délais, qui commence tout dans un accès de fièvre, continue avec froideur, et n'achève pas toujours ce qu'il a commencé; d'un public, qui semble redouter constamment qu'un de ces événements auxquels il faut bien s'attendre, puisqu'ils se sont tant de fois reproduits, ne vienne à éclater. Sentiment excusable sans doute ! Dans une société comme la nôtre, bouleversée par cinquante ans de révolutions, où les jours de calme et de travail pacifique ont été si rigoureusement comptés, on est bien excusable de croire tout au plus à la sécurité douteuse du présent, et fort peu à celle de l'avenir. C'est un des caractères les plus frappants de notre époque

que cette tendance universelle à vivre au jour le jour, qui se manifeste partout dans toutes les classes de la société. Un plan, dont la réalisation exige un délai de dix années paisibles, prospères, est déjà bien vaste, bien long pour la situation politique et morale de notre pays.

Ainsi nous sommes nécessairement limités dans nos conceptions par deux choses, l'argent et le temps. Nous avons dit que l'on ne pouvait employer à la création des chemins de fer plus de cinquante millions par an, lesquels font, pendant dix ans, si l'on veut admettre ce chiffre comme raisonnable, une somme de cinq cents millions. Et en supposant que l'industrie privée, à laquelle on demande, d'après le mécanisme de la loi, de fournir les rails et les locomotives, puisse répondre à cet appel, et consacrer au même emploi une somme correspondante à sa participation dans le travail, soit trente-cinq millions chaque année, on arrive à un capital de huit cent cinquante millions, qui représente le maximum des ressources disponibles de notre pays pour l'œuvre qu'il s'agit d'entreprendre. Encore remarquons-le bien, en regardant comme des ressources certaines de simples éventualités précaires, douteuses et subordonnées aux circonstances (1).

(1) Nous avons dit que le chiffre de cinquante millions, fixé par

Cela posé, examinons à combien peut être évalué le coût des chemins de fer en France. Le gouvernement estime cette dépense à 300,000 fr. par kilomètre, savoir : 175,000 fr. pour les travaux d'art et les terrassements, et 125,000 fr. pour l'achat des rails et du matériel. Il est impossible de rien préciser à cet égard. Mais certainement ce chiffre est un *minimum*, pour des chemins à double voie, d'une construction solide, à pente de moins de 5 millimètres, à courbes de plus de 800 m. de rayon, tels enfin qu'on les construit en France, et pourvus des etablissements de toute nature nécessaires à une exploitation, gares, ateliers, stations, matériels.

le gouvernement, nous paraissait considérable. En effet, le Trésor et les compagnies puiseront, en définitive, à la même source les capitaux qu'ils emprunteront. On suppose que l'ensemble de ces capitaux pourra s'élever à quatre-vingt-cinq millions, chaque année, pendant dix ans ; et cependant un ministre des finances, M. Humann, disait, en 1839, que l'épargne annuelle de la France pouvait être évaluée à soixante millions seulement ; en outre, on voit, dans ce moment même, avec quelle difficulté un emprunt de 150 millions se place, et la grande quantité de titres qui restent, pendant de longues années, entre les mains des souscripteurs primitifs ; enfin, tout le monde sait de quel poids a pesé, pendant quatre ans, sur la place de Paris, l'émission de 100 millions d'actions de chemins de fer, faite en 1838 et 1839. Il est donc permis de douter que la somme ci-dessus déterminée puisse être en effet réalisée par le Trésor et par l'industrie privée dans un si court espace de temps.

Il est vrai que le savant rapporteur de la commission des chemins de fer d'Irlande a prétendu que le coût moyen des rail-ways exécutés, jusqu'en 1840, dans la Grande-Bretagne, ne s'élevait pas à plus de 1,250,000 fr. par lieue. Mais d'abord, en France, on est peut-être plus sévère qu'en Angleterre sur les conditions de pentes, de courbes et de traversées des routes, sur le choix des matériaux et la perfection des ouvrages d'art. Puis, comment cette somme de 1,250,000 fr. a-t-elle été obtenue? en groupant et réunissant entre elles les dépenses de lignes placées dans des situations fort dissemblables, par exemple les frais de construction des lignes destinées aux transports de la houille, et qui ont coûté 6,000 liv. st. par kilomètre, et la dépense des lignes construites aux portes de Londres et qui ont coûté jusqu'à 40,000 liv. st. 1).

(1) Les sept premiers chemins de fer de grande communication, ouverts au public en Angleterre, ont coûté par mille :

De Londres à Birmingham.	— 50,000 fr.
De Bolton à Manchester.	— 60,000
De Dublin à Kingstown.	— 50,000
De Liverpool à Manchester.	— 44,000
De grande jonction.	— 25,000
D'union du nord.	— 21,000
De Newcastle à Carlisle.	— 15,000

Ainsi la dépense moyenne de construction de ces sept chemins

A cette autorité, fort imposante assurément, nous pouvons d'ailleurs en opposer une autre, qui ne manque pas non plus de gravité, c'est celle de M. Stephenson, qui a construit plus de 300 lieues de rail-ways en Angleterre, et qui, chargé d'estimer la dépense probable du chemin de fer de Paris à

est de 2,343,750 fr. Depuis, le coût des chemins de fer a un peu diminué. On évalue de la manière suivante la dépense d'établissement des chemins, livrés dans ces dernières années à la circulation :

De Londres à Croydon.	— 52,000 liv. st. par mille.
Du grand oriental.	— 45,000
De Manchester à Leeds.	— 40,000
Du centre nord.	— 35,000
De Southampton.	— 28,000
De Brighton.	— 27.000
De Hull et Selby.	— 25,000
Ligne nord et est.	— 25,000
De Yorck et du centre nord.	— 25,000
De Aylesbury.	— 24,000
De Derby à Birmingham.	— 23,000
De Preston à Lancastre.	— 23,000
Des comtés de l'est.	— 20,000
De la grande ligne du nord.	— 20,000
Des comtés du centre.	— 20,000
De Sheffield et Manchester.	— 18,000

La moyenne du coût qui en résulte est de 1,780,250 fr. la lieue.

la frontière belge, a porté cette évaluation à 1,434,800 fr. (1) par lieue.

Nous pouvons encore, et cela nous paraît décisif, opposer notre propre expérience. Les deux seules grandes lignes, aujourd'hui terminées ou près de l'être, les chemins de Rouen et d'Orléans, présentent en général l'un et l'autre peu de difficultés d'exécution, puisque la ligne d'Orléans, par exemple, n'a ni souterrain ni viaducs et que celle de Rouen se développe dans une vallée d'un trajet facile. L'une et l'autre ont été administrées par des compagnies, se plaçant au point de vue de la plus stricte économie. Eh bien l'une et l'autre ont coûté, ou coûteront 50 millions de fr., c'est-à-dire environ 400,000 fr. par kilomètre. C'est le prix du chemin de Southampton et du chemin de Liverpool à Birmingham (2).

(1) Savoir : L'acquisition des terrains,

par kilom. à	62,500 fr.
Travaux d'art et terrassements,	140,000
Voie de fer,	125,000
Matériel,	31,000
Total	358,500 fr. par kil.

(2) Le coût de ces deux chemins peut être évalué à peu près de la manière suivante :

Achat de terrain,	60,000 fr. par kilom.
Terrassement et travaux d'art,	230,000
Voie en fer,	72,000
Matériel et atelier.	38,000
Total	400,000 fr. par kilom.

Enfin, si nous consultons le compte rendu en 1841, par M. Rogier, de la dépense du chemin de fer belge, nous voyons que le kilomètre de voie est évalué, en Belgique, à 285,000 fr., soit 1,140,000 fr. par lieue. Or, tout le monde sait que le sol belge présente, au moins dans toute la portion agricole et occidentale, une configuration éminemment favorable à l'établissement des railways; que la main d'œuvre est moins chère dans ce pays qu'en France; que la tonne de rails et la tonne de fonte y sont d'un prix également moins élevé.

Le chiffre de 1,200,000 fr. par lieue, ou de 300,000 fr. par kilomètre est, donc, à nos yeux, nous le répétons, un minimum. Prenons-le néanmoins pour base de nos calculs, et nous arrivons à cette conséquence que l'étendue du réseau projeté ne devrait pas raisonnablement aujourd'hui embrasser un périmètre de plus de 730 lieues.

Certes, nous ne prétendons pas dire que, dans ces limites et avec cette somme disponible de 850 millions, on puisse satisfaire à tous les besoins de locomotion rapide existants ou qui peuvent un jour se manifester en France. L'Amérique compte en effet 5,800 kilomètres de chemin de fer terminés. L'Angleterre 3,800, et elle en aura bientôt 4,500. Ce que nous disons, c'est que le système aujourd'hui conçu, ne peut pas être vaste, et cela

à cause des voies et moyens dont nous pouvons disposer.

La question peut donc se poser en ces termes : Nous avons à chercher sur le territoire de la France, quelles sont les lignes les plus importantes, qui, tracées dans des vues gouvernementales et politiques, formant dans leur développement total une longueur de 700 lieues, doivent être dès à présent, non pas entreprises, mais classées comme celles qui seront les premières exécutées dans un intervalle de dix ans. Telle est la question.

Le débat sur ce point, dans l'une et l'autre Chambre, a fait intervenir immédiatement un nouveau principe, sur lequel il nous est impossible de ne pas dire quelques mots.

On a demandé de toutes parts la plus égale répartition possible des lignes entre les diverses parties du territoire, pour égaliser les bénéfices des chemins de fer, les charges pesant du même poids sur tous les départements. Quoi ! vous allez faire, disait-on, payer à ceux qui ne sont dotés d'aucune communication à la vapeur, non seulement des avantages dont ils ne profiteront pas, mais des avantages qui, une fois acquis à d'autres contrées, les placeront eux-mêmes dans une condition d'infériorité relative ! Est-ce là de la justice distribu-

tive? Non, il faut donc repartir les fonds et les travaux d'une manière égale pour tout le monde.

Peut-être la forme de notre gouvernement, les institutions que nous nous sommes données, rendent-elles des prétentions de ce genre naturelles et simples. Peut-être devons-nous, puisque nous avons les bienfaits du régime représentatif, en subir aussi les inconvénients. Rien de mieux que de chercher à concilier, autant que faire se peut, des intérêts divers et en lutte. Mais que l'on érige en principe de pareilles doctrines, que les calculs de l'intérêt privé, au lieu de se cacher dans l'ombre, s'avouent hautement, et se professent comme des maximes d'Etat, c'est ce que nous ne pourrons jamais admettre. Non, la France est unitaire, et tous ses enfants, réunis dans les liens d'une confraternité commune, abrités sous un même drapeau, ne forment qu'une seule et même famille. Quand une œuvre d'amélioration quelconque se poursuit, quand l'utilité publique d'un projet, qu'il s'agisse de la construction de canaux ou de chemins de fer peu importe, est démontrée et approuvée par les Chambres, si le travail ne peut s'accomplir qu'à l'aide du temps, chaque partie du projet emprunte à son profit les caractères de l'utilité publique inhérents et propres au plan considéré dans son ensemble. L'Etat donne aux uns des routes,

aux autres des voies d'eau ; ici il perfectionne des ports, là des rivières ; il pèse équitablement les intérêts de tous ; il ne faut pas lui demander davantage, ce serait rendre sa tâche impossible. La justice distributive veut non que l'on fasse partout des voies nouvelles, mais qu'on fasse partout des travaux appropriés aux besoins de chaque localité, et dans la mesure même de ces besoins. Il ne faut pas négliger sans doute le soin des intérêts individuels et locaux. Mais, il ne faut pas l'oublier non plus, départements, communes, individus, font partie d'un même tout, qu'on appelle la France, et dont l'intérêt, considéré à son point de vue le plus général, le plus élevé, doit, dans toutes les questions, dominer les intérêts secondaires.

Où en serions-nous, si la doctrine contraire venait à prévaloir ? Quoi ! l'on veut que le gouvernement, par cela seul qu'il construit un chemin vers le Nord, soit obligé d'en construire un à l'Ouest ou au Midi. Mais autant vaut déclarer, que dorénavant on répartira au marc le franc les fonds de la communauté entre les divers individus qui la composent, conséquence absurde, à laquelle cependant on arrive directement. Comment les partisans de ce système, si prôné dans la discussion de la loi sur les chemins de fer, n'ont-ils pas réclamé contre les projets de construction

du canal de la Marne au Rhin et du canal latéral à la Garonne, et de tous les travaux votés dans ces derniers temps, et qui avaient tous, sans exception, pour but et pour effet d'abaisser, pour les uns, les frais de traction, sans les diminuer pour les autres ?

Plus nous avançons dans la vie du gouvernement représentatif, plus il est possible de voir que ce principe funeste de la prépondérance des intérêts individuels laisse sa trace profondément empreinte dans nos lois. En vain le gouvernement résiste. Il est emporté par l'ardeur des passions du jour et par l'influence des suggestions privées. Certes, il eût été facile à M. le ministre des travaux publics de dessiner sur la carte un vaste réseau, dont les différents rayons, allassent par toutes les aires de vent aboutir à tous les points de la circonférence. C'était même un moyen assez commode et assez simple de donner à toutes les contrées de la France une satisfaction, au moins apparente, si toutefois il est possible, en matière de chemins de fer, de contenter jamais tout le monde. Le gouvernement ne l'avait pas fait, il ne l'avait pas voulu. Son projet était plus modeste.

Il proposait : 1° de construire un chemin de Paris à Lille et à la mer, pour joindre, d'une part, le réseau belge, qui déjà nous touche par

deux points, au réseau français, et pour mettre Londres et Paris, ces deux capitales du monde civilisé à 15 lieues de distance.

2° De jeter une ligne qui, par Lyon, touchât à la Suisse, et vînt aboutir, par son extrémité méridionale, à la Méditerranée, à cette mer destinée à devenir un jour le théâtre de si grands événements. La dissolution imminente de l'Empire d'Orient, que les puissances de l'Europe s'efforcent vainement de soutenir, les intérêts si graves, et si nombreux que nous avons en Syrie, en Egypte, en Grèce, notre établissement dans le nord de l'Afrique, cause inévitable, peut-être, de prochains conflits, tout annonce que la domination de la Méditerranée deviendra, à l'avenir, ce qu'elle a été dans le passé, une condition de force, de puissance et de prospérité pour qui saura s'en saisir. La ligne de Paris à Marseille était donc choisie, entre toutes les autres, dans une pensée prévoyante, dans un intérêt national et profondément politique.

3° Enfin le gouvernement proposait de prolonger jusqu'à Tours le chemin d'Orléans, comme tronc commun des lignes de Bordeaux et de Nantes.

Tel était le projet primitif. Les législatures à venir devaient le compléter. Là, où les études déjà faites permettaient de choisir entre les différentes

directions possibles, on proposait de mettre la main immédiatement à l'œuvre, on demandait des affectations de crédit. Là, où les questions de tracés étaient encore incertaines et douteuses, on s'abstenait. Ce plan n'était pas gigantesque, et cependant il était digne de la France, il était mesuré sur la connaissance et la juste appréciation de nos ressources et de nos moyens d'action. Néanmoins il a été rejeté. Le réseau s'est successivement allongé, élargi entre les mains de la Commission et de la Chambre des députés elle-même, de telle sorte qu'on se demande vainement aujourd'hui quels principes, quelles pensées politiques ont présidé au choix de cette multitude de lignes, de longueur inégale, les unes rayonnantes, les autres transversales, qui sillonnent la carte, et étendent leurs mailles, pour aboutir ici, à Hommarting, là, à Cette et à Vierzon; et qui semblent jetées sur la surface de notre territoire comme échantillon et comme amorce à chaque localité. Jamais projet si vaste fut-il conçu ! Il ne s'agit de rien moins que d'une dépense de 13 à 1400 millions. Eh bien, on ne voit nulle part quels principes ont prévalu dans la détermination de cette œuvre immense, quelle pensée générale a imprimé son sceau et son caractère à tous ces plans partiels, à toutes ces résolutions isolées. On ne voit

qu'une chose, c'est que les législateurs ont voulu répartir les bienfaits des chemins de fer dans tous les départements. Il semble qu'ils n'aient pas eu d'autres préoccupations que celle-là. On a même été si loin dans l'application de ce principe, qu'on a ordonné l'exécution simultanée de toutes les parties du réseau, singulière détermination, sur laquelle nous aurons plus tard l'occasion de nous expliquer. Ah! l'on peut, sans aucun doute, faire ainsi acte de puissance, on peut trancher les questions souverainement, on peut emporter de haute lutte des solutions telles quelles; mais il ne faut pas se flatter d'avoir fondé une œuvre durable.

Qu'il nous soit permis de le dire, les Chambres, en substituant dans cette matière leur action directe et personnelle à l'action du gouvernement, nous semblent avoir interverti les rôl s. Elles ne centralisent pas, en effet, les rapports des administrations locales, les conseils de la guerre, du commerce, des ponts et chaussées, elles n'administrent pas le pays; elles ne peuvent donc pas, en l'absence et sans le concours de l'autorité centrale, prendre l'initiative d'un classement. Quand elles entreprennent de le faire, tout leur manque à la fois, et les avis, et les études, et les documents statistiques, et les plans, et les devis. Les assertions

les plus contradictoires viennent alors se croiser à la tribune ; les chiffres les plus opposés se produisent, car rien n'est plus élastique que les chiffres ; et après ces luttes animées, comment se décider ? lequel croire ? les résolutions les plus graves ne sont-elles pas alors abandonnées au jeu du hasard et au caprice des volontés du moment ?

Aussi le gouvernement a-t-il fait dans l'origine, trop timidement, il est vrai, quelques efforts pour s'opposer à cette violence morale ; il a échoué ; il a été obligé de céder peu à peu du terrain. M. le ministre des travaux publics s'est dès lors trouvé dans la situation la plus pénible. On l'a vu accordant, retirant, marchandant une adhésion toujours douteuse, plutôt arrachée par la contrainte qu'obtenue de la conviction. Une fois sur cette pente de transactions malheureuses avec des exigences imprudentes, il a fallu aller bien loin, plus loin qu'on ne s'en était flatté d'abord. Nous vivons dans un temps où souvent on procède ainsi, où la vérité elle-même se croit obligée de faire trop souvent son compromis avec les illusions. Puis, s'il arrive qu'au milieu de débats animés, de luttes ardentes, les lois se transforment, perdent leur caractère, subissent des modifications profondes, à qui devons-nous nous en prendre ? Quelles passions, quelles causes, quelles influen-

ces devons-nous en accuser? c'est ce que nous ne tenterons pas d'approfondir.

Nous nous bornerons à exprimer le plus profond regret des traces que ces influences et ces passions ont laissées dans la grande mesure ordonnant l'établissement des chemins de fer dans notre pays.

L'article 1er de la loi, rédigé sous l'empire de ces exigences, a été conçu dans les termes suivants :

« Il sera construit un système de chemins « de fer, se dirigeant de Paris sur la frontière « de Belgique par Lille et Valenciennes; sur « l'Angleterre par un ou plusieurs points du lit- « toral de la Manche, qui seront ultérieurement « déterminés; sur la frontière d'Allemagne, « par Nancy et Strasbourg; sur la Méditerranée « par Lyon, Marseille et Cette; sur la frontière « de l'Espagne, par Tours, Poitiers, Angoulême, « Bordeaux et Bayonne; sur l'Océan, par Tours « et Nantes; sur le centre de la France par Bour- « ges; 2° de la Méditerranéee sur le Rhin, par « Lyon, Dijon et Mulhouse; 3° de l'Océan sur « la Méditerranée par Bordeaux, Toulouse et « Marseille. »

Laissons un moment de côté les questions de tracé, celles qui se rattachent à la désignation des

points intermédiaires ; occupons-nous seulement du classement, c'est-à-dire du choix des points extrêmes.

Il est d'abord de toute évidence que l'on ne peut pas concilier l'exécution de ce réseau, dont le développement total serait de 4000 kil. au moins, avec les prévisions de temps et de dépenses précédemment admises.

Quatre mille kilomètres de rails-ways coûteront, à raison de 300,000 fr. seulement par kilomètre, une somme de 1200 millions. Nous avons calculé que, d'ici à 10 ans, le maximum de la dotation des chemins de fer ne pourrait s'élever, tout compté, à plus de 850 millions. Il y a donc disproportion entre les ressources disponibles et le but que l'on se propose d'atteindre. Telle est la première réflexion qui a frappé l'esprit.

Eh bien ! que fera-t-on ? Compte-t-on augmenter les allocations prévues ? Mais alors il faudra renoncer à la continuation de nos travaux civils et militaires, qui sont seulement commencés, et qui ne s'achèveront certes pas avec l'emprunt de 450 millions destinés à y faire face. Il faudra laisser nos canaux inachevés, suspendre l'armement des fortifications de Paris, et des places nouvellement construites. Evidemment, les Cham-

bres ne consentiront pas à entrer dans une pareille voie.

Augmentera-t-on la durée du temps prévu pour la réalisation du projet ? Cela sera sans doute indispensable. Mais en engageant ainsi, plus encore qu'on ne le faisait dans le plan primitif, les ressources de l'avenir, on prend une responsabilité bien grande. Vainement dit-on que les Chambres seront toujours libres de distraire, pour une destination plus pressante, les capitaux appliqués aux travaux de chemin de fer. Cela est vrai quant au droit; en fait, et dans la réalité cela n'est pas. Lorsqu'on a entrepris une œuvre de ce genre, il faut bien l'achever, il faut bien rendre productive une opération qui ne le sera pas si on se refuse à la compléter. N'est-ce pas ce que l'on nous répète sans cesse, à chaque demande de crédits supplémentaires, et Dieu sait si ces demandes se renouvellent souvent ?

Nous serons donc sous le poids d'une contrainte morale, dont certes on s'affranchit au jour du danger, lorsque les circonstances sont graves ou que le salut public l'exige, mais dont on ne s'affranchit pas, si l'on est seulement aux prises avec des embarras momentanés, comme une crise commerciale, des inquiétudes au dedans et au dehors, qui diminuent, sans les tarir, les sources principa-

les de la richesse publique, les impôts de consommation. On poursuit alors les travaux, dût-on paralyser ainsi une partie de ses moyens d'action, s'imposer une gêne momentanée, et se placer en un mot dans la situation de riches malaisés. C'est ce que nous avons fait en 1830, c'est ce que nous ferons encore. L'expérience du passé ne profite jamais à l'avenir.

La situation financière, la situation politique de la France nous imposaient donc l'obligation de marcher avec plus de prudence qu'on ne l'a fait, vers le but que l'on se proposait d'atteindre.

Envisagée sous ce premier point de vue, la disposition générale de notre réseau est donc défectueuse.

Examinons maintenant le plan en lui-même, et indépendamment des moyens d'exécution.

Digitized by Google

CHAPITRE VI.

DU CLASSEMENT ADOPTÉ.

La loi ordonne l'établissement de chemins de fer, dirigés sur la Belgique, l'Angleterre, l'Allemagne, la Méditerranée, l'Océan. Sauf les tracés, rien de mieux. Cela est conforme aux principes que nous avons nous-mêmes posés.

Seulement, on veut toucher la Méditerranée par deux points, Marseille et Cette. Or, en supposant que l'embranchement de Cette soit utile, ne peut-on pas sans inconvénient l'ajourner? La ville de

Cette est, en effet, assez voisine de celle de Marseille, et ne présente pas, par elle-même, une importance suffisante, pour obtenir une sorte de droit de priorité sur les ports de Cherbourg, Caen, La Rochelle ou tout autre, auxquels on n'a pas songé.

Nous en dirons autant du prolongement de Bordeaux sur Bayonne, ligne tracée à travers un pays pauvre, et tout à fait dépourvu des caractères qui distinguent les travaux d'urgence. Commercialement, la route de Bayonne à Bordeaux est d'une importance nulle, parce que les transports s'effectuent très économiquement par mer; stratégiquement, elle est inutile. Elle n'est pas appelée par le développement des richesses et de la population des contrées qu'elle traverse.

N'est-ce pas faire beaucoup, et quant à présent dans une mesure suffisante, pour rapprocher du nord le midi de la France, et pour faciliter nos relations avec l'Espagne, que de mettre Bordeaux à quinze heures de Paris? N'est-ce pas du moins par là qu'il importe de commencer ?

Il nous est impossible de discuter en ce moment la ligne projetée du centre sur Vierzon et Bourges, parce que nous ne savons pas encore où elle aboutira. Sera-ce à Clermont, à Lyon, à Limoges ou à Toulouse? On l'ignore. Peut-être aurait-on dû en

conclure qu'il n'y avait pas lieu de comprendre cette ligne dans le classement actuel. Mais dans tous les cas, ce qu'il est facile de voir, c'est qu'elle ne remplit pas la première condition du problème à résoudre, qu'elle ne peut pas servir à multiplier les relations de la France avec les pays voisins; qu'elle ne remplit pas mieux la seconde condition du problème, car elle ne rencontre sur son passage aucun centre important de population. La route royale de Bourges présente, peut-être, le plus faible mouvement de voyageurs et de marchandises qui s'opère dans les grandes directions allant de Paris aboutir aux différentes frontières maritimes et continentales. Ainsi, point d'intérêt politique, point d'intérêt commercial ou stratégique; cette ligne est une de celles que pouvait seule enfanter la pensée de la justice distributive, la plus égale possible entre les divers départements de la France.

Enfin, lorsqu'on a vu tracées sur la carte les six lignes dont nous venons de parler, et qui toutes se rencontrent au même point, Paris, on a trouvé que le projet était incomplet, que ces lignes divergentes n'étaient point reliées suffisamment entr'elles, qu'il fallait comprendre, par conséquent, dans le réseau des embranchements secondaires, allant de Bordeaux à Toulouse, et de Lyon à Mulhouse et c'est ainsi que les chemins de fer de la

Méditerranée au Rhin et de l'Océan à la Méditerranée ont pris place dans le classement arrêté.

Ce seront là sans donte de précieux agents de richesse et de circulation pour les fécondes vallées de la Garonne et du Doubs. S'il s'agissait uniquement de faire à une compagnie la concession de ces travaux, exécutés aux risques et périls des concessionnaires, avec ou sans l'appui de l'Etat, aucune objection sérieuse ne pourrait s'élever contre la construction de ces lignes. A défaut d'une importance générale, elles auraient au moins le mérite de satisfaire à des intérêts locaux, nombreux, actifs, et assez riches pour payer les frais d'établissement et d'entretien des nouveaux instruments de transport, qu'ils songeraient à s'approprier. Mais il ne s'agit pas de confier des spéculations au libre développement de l'industrie privée, il s'agit de créer nos grandes lignes de communication à la vapeur en très grande partie aux frais de l'Etat, avec les fonds de la communauté. Le choix à faire doit donc se concentrer sur les lignes qui présentent au plus haut degré les caractères de l'utilité générale et politique. Les embranchements de la vallée de la Garonne et du Doubs, par cela même qu'ils satisfont principalement à des intérêts locaux, n'étaient pas du nom-

bre de ceux que l'on pouvait s'attendre à voir figurer dans le réseau projeté.

Voilà donc cinq chemins, celui de Paris à Bourges, de Bordeaux à Toulouse, de Bordeaux à Bayonne, d'Avignon à Cette, et de la Méditerranée au Rhin, qui ne remplissent pas, à un degré suffisant, les conditions fondamentales des grandes voies de communication à la vapeur; et cependant l'art. 1er de la loi du 15 juin 1842 en a ordonné la création. Il faut bien dès lors nous résigner. Mais, comme cet article ne fixe pas dans quelle limite de temps les travaux devront être entrepris, il est possible et il sera bon de reléguer l'exécution de cette partie accessoire, à l'époque où la partie principale sera terminée, ou près de l'être. Il faut, en attendant, nous abstenir soigneusement de toute allocation de crédits imputables à la construction de ces cinq lignes, du moins en dehors des sommes déjà votées, et resteindre dans les plus étroites limites les travaux commencés. La faute commise, en admettant que ce soit une faute, ne se trouvera pas de la sorte prolongée et aggravée au delà de Vierzon.

Telles sont les observations que nous avions à présenter sur le classement. Examinons celles qui sont relatives aux tracés.

CHAPITRE VII.

DES TRACÉS.

Toujours, pour l'établissement d'une ligne de chemin de fer, il existe un nombre infini de directions possibles entre deux points donnés et par conséquent de directions rivales. Presque toujours aussi des luttes vives, animées, s'engagent entre les intérêts divers, et l'on conçoit la nécessité de trancher par la loi ces différents, car aucun ministre n'aurait, dans le temps où nous vivons, le pouvoir ou du moins le courage de se

prononcer, et de résoudre, à lui seul, des questions de ce genre. S'il le faisait, à chaque changement de cabinet nous serions exposés à voir la polémique renaître plus ardente, et, à la suite de cette polémique, changés et remaniés sans cesse les projets primitifs, avant le commencement des travaux. Pendant plus de 50 ans, on s'est disputé sur la question de savoir où seraient les points de partage des canaux de Bourgogne, de Picardie, du Rhône au Rhin. De là bien des retards, des inconvénients et des dangers de toute espèce, auxquels il n'y a qu'un remède possible, l'intervention des Chambres. Mais, pour que les Chambres interviennent utilement dans cette matière, il faut qu'elles connaissent l'étendue et l'importance du rôle qu'elles sont appelées à jouer.

Tracer un chemin de fer est un des problèmes les plus compliqués que l'on puisse avoir à résoudre. Susceptible de beaucoup de solutions différentes, ils n'en admettent la plupart du temps qu'une seule réellement bonne, et celle-là on n'y arrive jamais sans les études les plus longues, les plus approfondies.

Qu'est-ce qu'un tracé général, en effet, tel que la loi l'indique? (nous ne parlons pas ici des tracés définitifs, de ceux qui sont exécutés plus tard sur le terrain, et qui ne tombent pas dans la compétence

des chambres, ils sont uniquement du ressort des ingénieurs)? Le tracé légal est la détermination des points principaux compris entre deux points donnés et choisis comme extrémités d'une ligne classée. Il arrive que, selon l'importance des intérêts intermédiaires, selon les besoins des populations existantes sur les différentes directions possibles, selon le nombre des industries que l'on rencontre, selon enfin le mouvement habituel du commerce et de la circulation, on infléchit, tantôt d'un côté, tantôt de l'autre, la direction que l'on doit suivre; on fait ce que l'on appelle un avant-projet.

Rien de plus facile que de prendre une carte, un compas, et de dessiner ainsi des lignes, entre nos principales métropoles, en aussi grand nombre que peut en réclamer l'activité plus ou moins grande de la locomotion. Mais ce n'est pas là faire un tracé. Pour remplir cette tâche, il faut, avant tout, connaître les conditions que l'on doit se proposer de remplir, et les principes qui doivent servir de règle dans le choix des différentes directions que l'on peut adopter.

Si les appareils à vapeur ont, comme toutes les machines, les avantages que présente généralement la substitution des moteurs inanimés aux moteurs animés, ils en ont aussi tous les inconvénients. Au

nombre de ces inconvénients, se trouve l'obligation qu'ils entraînent d'exiger des dépenses d'établissement et d'entretien considérables. De là résulte que tout pays n'ayant qu'un capital limité à affecter à leur création, une des considérations principales qui doit agir dans la détermination d'un tracé, est la comparaison des dépenses nécessaires pour l'exécution des divers projets possibles entre deux points donnés, avec les recettes probables. Or, pour avoir les éléments d'un pareil calcul, il faut se livrer à des études d'une nature extrêmement différente, consulter les hommes de la science pour les questions d'art, les administrations locales pour les questions de richesse relative et de population, les propriétaires, les intéressés dans le même but, et aussi pour savoir quels peuvent être les ménagements à garder dans l'intérêt des industries existantes. L'expérience démontre, en outre, que les revenus des chemins de fer viennent en grande partie, comme l'a remarqué M. Minard, de la circulation partielle; que les petits consommateurs, c'est-à-dire les petits voyages, figurent dans les produits pour une somme supérieure à celle qui provient des gros consommateurs, c'est-à-dire de ceux qui parcourent les lignes entières. Il faut donc connaître non-seulement l'importance des points extrêmes,

mais encore l'importance relative des intérêts intermédiaires, bien examiner, bien peser tous ces faits, calculer avec soin les dépenses et les difficultés d'exécution dans chaque division possible. C'est ainsi que l'on parvient à indiquer sur le terrain la ligne qui doit donner le maximum de revenus et coûter le minimum de dépenses; c'est là un premier et indispensable élément de détermination.

Mais ce n'est pas le seul. Un autre inconvénient des chemins de fer, inconvénient qui est également commun à toutes les machines, est d'entraîner à leur suite des souffrances, des déplacements de fortunes, de causer des maux momentanés, pour produire plus tard un bien durable. Ils ont, en effet, au nombre des propriétés inhérentes à leur nature, une force d'aimantation, qui attire à eux avec une énergie irrésistible, les hommes et une partie des marchandises. Cette influence ne s'exerce pas seulement sur leurs parcours, mais aussi dans un rayon assez étendu, et qui croît en proportion même de l'allongement de la voie de fer. Ils dessèchent, pour ainsi dire, les routes rivales anciennement suivies, où des industries s'étaient depuis longtemps assises et créées. Ce sont autant de révolutions locales à effectuer qu'il y a de chemins de fer

à construire. On ne doit pas, on ne peut pas trancher de pareilles questions légèrement.

Convient-il, en thèse générale, de poser les rails dans les grandes directions parcourues habituellement par les voyageurs, ou faut-il au contraire s'en éloigner ? Ainsi, par exemple, entre Paris et Strasbourg, la route parallèle à la Marne et celle de Bar à Nancy, sont les voies qui, depuis des siècles, unissent politiquement et commercialement la France et l'Allemagne. Mais il existe une autre voie, récemment ouverte, à travers les plaines arides de la Champagne, plus courte, moins accidentée, d'une exécution moins coûteuse que la première. A laquelle des deux doit-on donner la préférence ? Dans quelle pensée le projet du chemin de fer d'Alsace doit-il être conçu ? Telle est la question que nous nous proposons d'examiner.

Selon nous, c'est une chimère que de prétendre appeler, au moyen de la vapeur, la vie et l'activité, là où les habitants sont pauvres, arriérés dans leur développement matériel et moral. Peut-être est-ce là une pensée généreuse ; mais il nous est impossible de nous y associer.

Instruments de circulation, les chemins de fer ne créent pas la richesse; ils la développent là où ils la trouvent, ils en fécondent les germes lors-

que ces germes sont déjà existants. Ils aident aux circonstances qui ont déjà permis le développement de quelque activité industrielle et commerciale, ils ne les remplacent pas. Il y aurait péril à le méconnaître. De même que le manufacturier proportionne la force de sa machine au travail qu'elle doit accomplir, de même le gouvernement doit proportionner les instruments de circulation aux besoins auxquels ils s'appliquent. Il n'y a pas, il ne saurait y avoir d'utilité à surexciter, au sein de populations pauvres et condamnées à une certaine médiocrité de bien-être par les conditions mêmes du pays qu'elles habitent, un besoin fiévreux de locomotion, qui, créé ainsi d'une manière artificielle et factice, sans nécessité positive, est alors un signe de malaise moral plutôt qu'un indice de prospérité? N'y a-t-il pas assez de contrées en France déjà riches attendant, appelant, par leur richesse même, les voies nouvelles; où, sous l'influence de causes naturelles, permanentes, le commerce et l'industrie se sont depuis longtemps développés, les populations se sont peu à peu animées d'une vie active et féconde; où le mouvement des affaires, le nombre des échanges, l'activité du travail, ont fait sentir le prix et la valeur du temps? C'est là que doivent être établies nos communications à la vapeur; car là elles sont

des nécessités du même ordre, qu'ailleurs les routes de terre et les canaux. S'écarter de cette règle, ce serait bouleverser, dans le but d'obtenir des avantages illusoires, toutes les conditions économiques du pays.

Si en effet, au lieu d'exécuter les voies à vapeur dans le sens et dans la direction que suivent aujourd'hui les voyageurs et les marchandises, on allait contrarier ce mouvement, s'attaquer à des habitudes anciennes et enracinées, on ferait, non seulement une chose économiquement mauvaise, mais on ferait encore une chose souverainement impolitique. Si, à l'aide de cet instrument nouveau, de cette machine bienfaisante ou dangereuse suivant l'emploi qu'on en fait, le gouvernement avait l'imprudence de troubler toutes les conditions naturelles de richesses et de productions existantes, il souleverait infailliblement contre lui de tous côtés des résistances ; et ces résistances seraient justes. L'industrie des chemins de fer ferait payer bien cher ses services au pays, si elle entraînait après elle de si énormes déperditions de capitaux, et cette succession de malheurs privés qui en serait l'inévitable conséquence.

On peut donc poser en principe : 1° qu'il faut suivre, autant que possible, les courants déjà établis, et pour cela les connaître ; 2° s'approcher

le plus possible des principales villes, sans s'assujettir à l'obligation de relier en ligne droite les deux points extrêmes.

Il y a sans aucun doute avantage à choisir, lorsqu'on le peut, la ligne la plus directe, c'est une vérité que personne ne peut contester. Mais, que cet avantage doive être acheté par des sacrifices considérables de temps et d'argent, c'est ce qu'il est permis de nier.

En thèse générale, nous pensons que l'on doit se proposer pour but, d'éviter le plus d'obstacles, en satisfaisant le plus grand nombre d'intérêts, autrement dit, que l'on doit tendre au maximum de revenu net, de manière à ce que les capitaux transformés en remblais et en ouvrages d'art, puissent se reconstituer rapidement à l'aide des produits de chaque chemin.

Pour arriver à ce résultat, il est indispensable de connaître 1° Le plan et le devis de chaque ligne : c'est la question d'art que les ingénieurs ont à résoudre ; 2° les éléments d'activité du commerce intérieur, l'importance des différents centres d'industrie ou de consommation : c'est la question économique, pour l'examen de laquelle une commission spéciale a été récemment instituée par monsieur le ministre des travaux publics ; 3° les points stratégiques, s'il en existe, les besoins de la dé-

fense pour en tenir compte, si on le peut, dans les résolutions à prendre : c'est la question militaire; enfin les intérêts extérieurs et gouvernementaux qui agissent surtout pour le classement : c'est la question politique.

Maintenant, examinerons-nous si, avant de déterminer les tracés fixés par la loi, toutes ces questions ont été examinées en pleine et entière connaissance des faits, si l'on a, par exemple, comparé les mouvements de voyageurs entre les diverses lignes possibles, du nord au sud, et de l'est à l'ouest? Nullement : la déclaration que nous avons rappelée plus haut, faite par M. le ministre des travaux publics, nous dispense de ce soin.

Qu'y a-t-il donc à craindre? C'est que parmi les points fixés, il ne s'en trouve, dont le choix se ressente de l'insuffisance des documents recueillis au moment de la discussion. Cela est non seulement possible, mais probable. Le projet primitif du gouvernement ne contenait pas en effet de tracés, M. le ministre des travaux publics était resté à cet égard dans une réserve presque absolue. Il ne considérait pas les études comme suffisamment avancées, pour que l'on pût trancher à cette époque des questions si délicates. Les plans très-imparfaits qui ont servi de base aux résolutions de la législature se complètent aujourd'hui. Les enquêtes se

font, postérieurement il est vrai à l'adoption de la loi, mais elles se font, et c'est là le point important. Rien n'empêchera donc, lors de la présentation des projets destinés à sanctionner, conformément à l'article II, les contrats passés entre les compagnies et le gouvernement pour l'exécution de chaque ligne, rien n'empêchera l'administration des travaux publics de communiquer aux Chambres les résultats des nouvelles études auxquelles elle procède; et si les plans plus complets, plus approfondis, prouvent la nécessité de changer les tracés primitifs, rien n'empêchera les Chambres de consentir à ces modifications, une loi pouvant toujours améliorer les dispositions prescrites par une loi précédente. Heureusement donc, l'avenir, à cet égard, n'est pas engagé. Il eût mieux valu sans doute ne pas mettre, dans la détermination des points intermédiaires, une précipitation regrettable. Sans doute il est fâcheux d'imprimer ainsi aux œuvres de la législature ce caractère d'instabilité, qui affecte toutes choses autour de nous. Mais il y aurait une chose plus fâcheuse encore, ce serait de maintenir des directions reconnues mauvaises, par cela seul qu'il y aurait à cet égard décision prise.

Il n'y a pas de question plus importante pour l'établissement d'un chemin de fer, il n'en est pas qui agisse plus puissamment sur son ave-

nit, sur ses résultats, sur les dépenses premières de construction, que le choix des points par lesquels il devra passer. Si le chemin de Rouen, au lieu de suivre la vallée de la Seine, avait coupé, comme on le proposait d'abord, les vallées transversales comprises entre Rouen et Paris; si le chemin d'Orléans, conformément au projet des ingénieurs de l'Etat, avait pris la vallée de la Juine, à la sortie d'Etampes, personne ne peut savoir combien de millions auraient été enfouis dans de si dispendieux travaux, sans profit pour personne, et au détriment de tous.

Si malheureusement il arrive que, dans les années qui vont suivre, on tente ainsi des travaux gigantesques, d'une dépense excessive, et par conséquent d'une exécution lente et d'un produit nul, s'il arrive qu'avec les fonds de la communauté on ruine les intérêts les plus respectables et les plus dignes de ménagements, ces erreurs ne seront pas seulement funestes par leur effet matériel, elles le seront aussi par leur effet moral. Les chemins de fer, dévorant toujours et sans résultats les ressources du trésor, devenus un fléau et un instrument d'oppression pour certaines localités, mal exécutés, mal tracés, rencontreraient de jour en jour des oppositions plus nombreuses dans l'opinion, et deviendraient bientôt, sans aucun doute,

l'objet d'une impopularité tout aussi grande que la faveur avec laquelle ils auraient été dans le principe accueillis. Songeons-y sérieusement. La crainte de ces retours d'opinion, brusques et instantanés, est très-permise dans notre pays; car nous en avons bien des exemples. Il est donc de la dernière importance de rechercher avec attention, pour chaque ligne, si les conditions auxquelles de bons tracés doivent satisfaire sont remplies.

Digitized by Google

CHAPITRE VIII.

DE LA SIMULTANÉITÉ DES TRAVAUX.

Ce n'est pas tout de déterminer l'étendue et la configuration du réseau, de fixer la direction des principales lignes qui le composent, il faut aussi pourvoir aux moyens d'exécution, ouvrir des crédits, choisir l'instrument de travail auquel on devra de préférence s'adresser. Ici tout devient sérieux. Il ne s'agit plus de s'égarer dans des conceptions vagues et d'une application lointaine, de multiplier à plaisir des plans d'une réalisation plus ou moins

douteuse. Il s'agit de préciser la somme affectée annuellement aux travaux, le mode d'exécution qui sera suivi, en un mot d'engager l'avenir. Une affaire dont l'enjeu est de plus de 1,200,000,000, vaut bien assurément la peine qu'avant de l'entreprendre, on arrête sérieusement sa pensée sur le système d'exécution que l'on suivra, et sur les capitaux que l'on y consacrera successivement. Là encore, il est facile de reconnaître que les auteurs du projet de loi n'ont pas su se défendre d'un entraînement fâcheux.

Nous avons vu que la dotation moyenne des chemins de fer ne pouvait pas s'élever annuellement à plus de 85 millions, y compris les avances faites par les compagnies; que l'état de nos finances nous obligeait de nous restreindre dans ces limites, assez larges, du reste. Mais, pendant les premières années, l'insuffisance des études, les formalités nécessaires à l'organisation des travaux et à la prise de possession des terrains, ne permettent pas d'atteindre ce chiffre de 85 millions. Le crédit alloué en 1842 est de 13 millions seulement, et en 1843, de 25 millions.

Il était naturel de conclure que plus les fonds étaient limités, plus on devait chercher à concentrer le travail. On a tiré de ce fait une conclusion absolument contraire.

Les crédits ouverts ont été éparpillés sur cinq sections différentes de chemins de fer, que l'on a résolu d'entreprendre simultanément, savoir : sur la ligne de Belgique, de Strasbourg, de Dijon, de Tours et de Bourges.

C'est évidemment là commettre, une deuxième fois, la faute de 1822; on en connaît les résultats. Nos canaux, entrepris en 1789, interrompus par le cours des événements politiques pendant trente ans, repris alors et au même moment sur toutes les lignes, ne sont pas encore achevés. Voilà un demi-siècle que nous les voyons à l'état de ruines plus ou moins avancés, attristant le pays, au lieu de l'enrichir. Voilà des millions successivement engloutis à différentes époques, improductifs, perdus, et pourquoi cela? Parce que nous ne savons pas terminer un travail avant d'en commencer un autre. C'est une règle de sagesse que nous ne pouvons jamais nous imposer. Ce qui nous était arrivé pour les canaux en 1822, nous est arrivé, il y a quelques années à peine, dans l'exécution de nos chemins de grande et de petite vicinalité. Immédiatement après l'adoption de la loi du 25 mai 1836, les départements, les communes ont, dans un premier moment d'irréflexion, classé une foule de voies de grande communication, et ces voies ont été sur tous les points entreprises. Bientôt elles se sont

trouvées en nombre si considérable, si peu en rapport avec les ressources communales ou départementales, que, tout en s'imposant les plus lourds sacrifices, les localités peuvent à peine suffire aujourd'hui à l'entretien des chemins entrepris, et ne peuvent plus les poursuivre. C'est là malheureusement l'histoire de tous nos travaux publics. Quand on parcourt notre territoire, on voit, à chaque pas, des monuments abandonnés, dégradés, tombant en ruines. Quand on ouvre le recueil de nos annales parlementaires, on trouve à chaque page des demandes de crédits supplémentaires pour des œuvres qui, par une fatalité désespérante, semblaient ne pouvoir se terminer jamais.

C'est, il faut l'avouer, une singulière disposition d'esprit que celle-là. Quoi! vouloir toujours tout embrasser à la fois, comme si la fortune de la France était inépuisable et sa puissance de travail illimitée! Nous sommes le seul peuple qui procède ainsi, et ne sache pas, dans l'impatience de ses désirs, s'imposer à lui-même un frein. Quand une pensée nous séduit, nous en poursuivons immédiatement et partout la réalisation, nous ne calculons pas ce qu'il pourra nous en coûter. Non, cela est d'une prudence trop vulgaire. Nous ne songeons pas que de grands travaux exigent une

longue persévérance, ne s'improvisent point, et sont l'œuvre du temps. Nous allons, nous allons toujours, jusqu'à ce que nous nous trouvions arrêtés tout d'un coup, faute d'argent, et nous sommes obligés alors de reconnaître que cette prétention de tout faire a pour résultat inévitable de tout ralentir. Mais ces expériences, dix fois répétées, ne nous profitent jamais.

En 1841, comme en 1836, comme en 1822, on a décidé que cinq chemins de fer seraient entrepris simultanément. Or, pour pouvoir se mettre immédiatement à l'œuvre sur une si grande étendue, il fallait attaquer chaque ligne, là où les plans étaient, nous ne dirons pas le mieux, mais le moins incomplétement étudiés. Il fallait se résigner, dans l'état imparfait des projets, à commencer chaque ligne, tantôt par une des sections extrêmes, tantôt par une section intermédiaire. On s'y est résolu, et c'est ainsi que l'on a pris le parti d'aborder la ligne d'Allemagne par la portion comprise entre Strasbourg et Hommarting, la ligne de Lyon, par la portion comprise entre Dijon et Châlon, et la ligne du centre, par la portion comprise entre Orléans et Vierzon. Ces tronçons, comme on les a nommés, coûteront, chacun de 25 à 30 millions, et seront, le premier surtout, à peu près inutiles, et d'un entretien dispendieux, tant

que les chemins de fer auxquels ils se rattachent ne seront pas eux-mêmes achevés. Neût-il pas mieux valu, au risque d'attendre quelques mois encore, prendre Paris comme point de départ de tous les travaux, qui, au fur et à mesure de leur avancement, eussent rapproché peu à peu de la capitale les populations de l'est, du nord et du midi, et desservi de mieux en mieux, à mesure de leur allongement, les intérêts à la satisfaction desquels ils sont destinés. Au lieu de cela, isolés, sans importance par eux-mêmes, ces bouts de chemin, qui s'arrêtent à des villages ou à des villes de second ordre, sont-ils autre chose que des promenoirs à la vapeur, donnés à quelques départements, comme, et dans des proportions plus grandes, les chemins de Versailles et de Saint-Germain, aux portes de la capitale?

Eh bien! qu'arrivera-t-il si, dans cinq ans, le gouvernement est obligé, par une cause quelconque, de suspendre brusquement l'exécution de son entreprise? Aura-t-on quelque chose de complet, de productif, avec ces cinq portions de lignes de 25 ou 30 lieues chacune, sans liaison entre elles, et représentant une dépense de 150 millions? A quoi pourra-t-on, nous le demandons, employer ces échantillons d'échantillon de fer? A quoi serviront-ils, si ce n'est à remplir le rôle de jalons, plantés à

grands frais pour indiquer la route, que l'on devra suivre plus tard pour l'établissement de nos grandes voies à vapeur, lorsque les circonstances permettront d'en reprendre l'exécution? Comment espérer que l'on trouvera des compagnies disposées à engager leurs capitaux dans des entreprises pareilles, sans utilité, sans produits probables? Il est fort permis d'en douter. Dès-lors, la charge de l'exécution toute entière retombe sur l'Etat, et dès lors aussi ce n'est pas en douze ans que l'on peut espérer voir le terme et l'achèvement des chemins classés; ce n'est plus une somme de 600 millions, mais bien de 1200 millions que le trésor devra fournir.

L'humble projet de joindre d'abord Lille et Marseille était, à nos yeux, bien suffisant pour que l'on pût y déployer tout à l'aise ses forces et son activité. Mais ce projet avait un défaut : il était trop simple. Faut-il dire toute notre pensée? il était trop raisonnable! Les plans de ce genre ne réussissent jamais.

Par les observations précédentes, nous avons voulu appeler l'attention du gouvernement et des Chambres sur le classement, sur l'éparpillement des fonds, sur la précipitation mise dans le choix des tracés, enfin sur la mauvaise impulsion donnée aux premiers travaux. La loi, telle qu'elle est

formulée, est donc imparfaite. Il faut en appeler de ses imperfections aux Chambres futures et au bon sens public. Il est permis d'espérer que cet appel sera entendu. On peut facilement revenir sur les dispositions financières dont nous avons démontré les inconvénients. On peut, par une étude successive et approfondie de chaque ligne, échapper au danger si grave des tracés défectueux. On peut enfin changer la direction première donnée au travail. Selon nous, il importe de le faire, et de le faire immédiatement; car autrement, lorsque les illusions se seront dissipées, lorsque l'opinion publique se sera éclairée, lorsque les faits seront venus confirmer, s'ils les confirment, nos prévisions et nos craintes, il serait trop tard pour reconnaître et pour réparer les fautes commises.

Maintenant examinons le mode d'exécution adopté par l'art. 2 de la loi.

TROISIÈME PARTIE.

Digitized by Google

Digitized by Google

CHAPITRE I.

DES DIVERS SYSTÈMES D'ÉXECUTION.

On a depuis longtemps professé deux principes absolument opposés en matière de travaux publics. Les uns soutiennent que l'Etat doit être exclu de toute participation à l'exécution des canaux et des chemins de fer ; que ces instruments perfectionnés de transport, dus au progrès des arts et de la science moderne, ne sont pas, comme les routes, un élément indispensable de circulation, et peuvent être abandonnés dès lors à l'intervention

de l'industrie privée; les autres, que tout au contraire, les canaux et les chemins de fer exercent une trop haute influence sur la prospérité du pays, pour pouvoir être livrés, comme objet de spéculation, à l'intérêt privé; que la France s'est posé de tout temps, en fait de communications de toute espèce, des règles dont il est plus nécessaire aujourd'hui que jamais, de ne pas se départir; que les grandes voies de circulation doivent être toujours, et sans exception, construites et possédées par l'État.

L'une et l'autre solution du problème, l'un et l'autre principe exprimés dans ces termes généraux, absolus, nous semblent également inacceptables.

Sans doute, tout ce qui se rattache aux communications à maintenir ou à créer dans un pays est essentiellement d'ordre public, et ne peut être, quant à l'exploitation et au travail de création première, assimilé aux industries ordinaires, libres dans leur développement, et pouvant, sans péril comme sans charge, devenir l'objet de spéculations individuelles. Sur ce point tout le monde est d'accord.

L'intervention de l'État dans les entreprises de ce genre est donc de droit.

Mais comment et dans quelle mesure l'État

doit-il intervenir ? Est-ce directement et par une action exclusive? Est-ce par un concours indirect, et par l'intermédiaire d'agents d'exécution, tels que les compagnies concessionnaires? Quel est, en un mot, le moyen le plus sûr, le plus économique, et le plus prompt d'arriver au but qu'on se propose, l'établissement des nouvelles voies de transport? Telle est en réalité l'unique question que l'on ait à résoudre.

Cette question est, de sa nature, complexe, et nous paraît pouvoir, selon les temps et les circonstances, recevoir des solutions fort opposées. En fait, et si l'on interroge le passé, on voit que, dans la pratique, aucun des deux systèmes en présence et en lutte, n'a été, dans aucun pays, exclusivement appliqué, et que tour à tour on s'est servi alternativement de l'un et de l'autre.

En Angleterre et aux Etats-Unis, où l'esprit d'association, par suite de causes trop connues pour que nous ayons besoin de les rappeler ici, a depuis longtemps reçu un développement si considérable, les gouvernements se sont plus attachés à diriger les efforts des citoyens vers les différents buts d'utilité commune, à surveiller qu'à exécuter les travaux de leurs propres mains. Qui pourrait le leur reprocher en présence des grands

résultats qu'ont produits, au sein de ces deux pays, les intérêts associés?

Cependant, même en Angleterre, même aux Etats-Unis, ce principe de réserve et d'abstention n'a pas toujours uniquement prévalu. Témoins le canal calédonien, les routes d'Ecosse, le projet des chemins de fer d'Irlande, pour lesquels le parlement d'Angleterre a voté des sommes énormes, et fait concourir récemment encore le Trésor public. Témoin, de l'autre côté de l'Atlantique, cette intervention permanente des États, qui participent à un si haut degré à la souveraineté générale, et qui, depuis dix ans, ont pris une part si directe et si grande aux travaux de tous côtés fondés sur le sol américain, travaux qui ont porté si loin dans le court espace d'un demi-siècle l'influence et prospérité de cette ancienne Colonie de l'Angleterre.

Dans les États du Nord de l'Europe, en Allemagne, par exemple, où depuis quelques années seulement les gouvernements sont entrés dans la carrière des améliorations matérielles, un système mixte d'exécution par les compagnies aidées du concours de l'administration publique, a été également employé. La sollicitude de la Saxe, de la Prusse, de l'Autriche, pour le développement des grands travaux d'utilité génerale, s'est mani-

festé par les dispositions les plus bienveillantes, les plus protectrices, en faveur des compagnies, ainsi que le prouve un grand nombre de mesures récemment prises, et notamment le réglement prussien de 1837. Toutefois, à côté du principe de protection s'est également placé le principe d'action directe, comme l'atteste la décision rendue en 1842 par l'Empereur d'Autriche, nous voulons parler de la loi qui ordonne la construction des principales lignes des chemins de fer aux frais de l'Etat.

Ainsi les doctrines absolues que s'opposent mutuellement les partisans et les adversaires des deux systèmes n'ont été nulle part appliquées.

Il est difficile, en effet, qu'un développement un peu considérable de travaux, qui exigent toujours de grandes dépenses, s'opère dans un pays, sans l'intervention directe, énergique, permanente de la puissance publique, qui, assise au cœur de la nation, s'appuyant sur les besoins et les intérêts de tous, dispose de si grands moyens d'action par cela même qu'elle concentre entre ses mains les forces et les ressources de la communauté. Cette intervention est plus ou moins grande, ouverte, suivant les circonstances et suivant les pays. Mais ce qu'il y a de certain, c'est que la doctrine de la liberté complète, absolue, illimitée, est tout aussi chimérique, à en juger du moins par les faits, que

la thèse de ceux qui voudraient transformer les gouvernements en maîtres suprêmes et en directeurs uniques de l'industrie, en possesseurs et distributeurs exclusifs de tous les instruments de travail.

Maintenant, jusqu'où doit aller, et à quel point doit s'arrêter cette intervention nécessaire des gouvernements en pareille matière? Doivent-ils, dans tous les cas, conserver l'initiative de la pensée destinée à coordonner dans un plan d'ensemble les travaux divers accomplis sur un même territoire? Voilà ce que nous avons à examiner.

Remarquons-le d'abord. De cela seul que tel système chez tel peuple aura réussi, il ne faut pas conclure qu'ailleurs et nécessairement le même système puisse être adopté; qu'en France, par exemple, nous devions suivre la marche qui a prévalu en Angleterre et en Amérique, par cela seul que le principe anglais ou américain a donné, dans ses applications à ces deux pays de bons résultats. Emprunter à des peuples qui diffèrent du nôtre par leur origine, leurs traditions, leurs lois, des institutions qui sont faites pour eux, ce serait nous montrer imprudents plagiaires. L'organisation du travail dans toute société bien constituée, la réglementation des intérêts matériels, comme des intérêts politiques, doivent reposer avant tout sur

la connaissance approfondie des faits, et des circonstances propres à chaque nationalité. C'est là le premier et le plus indispensable élément de détermination, celui sans lequel on ne fonde rien de solide et de durable.

Pour savoir de quel côté il importe de faire pencher la balance entre l'Etat et les compagnies, considérés comme instruments de travail, il faut donc consulter d'abord le génie particulier à notre nation, et tenir compte de l'empreinte que lui ont laissée les événements de son histoire, ses progrès, ses mœurs, et la forme de sa constitution.

En France, où, par un travail incessant de centralisation, la société se personnifie en quelque sorte, se résume et s'incorpore tellement dans l'administration centrale, il faut bien le reconnaître, l'esprit d'association, par une conséquence naturelle, s'est peu développé. A force de voir le gouvernement se mêler de tout, nous avons contracté la déplorable coutume de ne nous mêler de rien, d'invoquer toujours son assistance. A chaque instant et pour tout nous faisons sortir l'administration de la sphère d'action qui lui appartient, de la mission qui lui est spécialement dévolue, pour la condamner à une multitude de rôles qui ne lui conviennent pas. On prétend qu'ainsi se resserre, se cimente de plus en plus le lien de notre unité

nationale. Peut-être est-ce là une erreur; mais cette erreur existe. Il est permis de la combattre, de soutenir que cette tutelle ne va pas à une nation comme la nôtre, intelligente, éprise d'un vif amour pour la liberté, et qui, pour conquérir l'indépendance dont elle jouit, a fait de si grandes et de si nobles témérités en matière politique. Mais il faut convenir aussi qu'en matière industrielle, et commerciale, nous ne retrouvons plus de pareilles hardiesses. A peine si de loin en loin nous osons tenter quelques efforts pour sortir de l'état d'enfance et d'inexpérience dans lequel nous avons jusqu'ici vécu. Et encore nos essais sont malheureux, nos progrès lents.

C'est que « l'esprit d'industrialisme, comme l'a dit avec raison un publiciste habile, ne s'engendre pas par des lois et des ordonnances (1). » Il peut être encouragé; il ne peut pas être créé. C'est un point de perfection auquel les nations arrivent à mesure qu'elles deviennent plus riches, plus industrieuses et plus sûres d'elles-mêmes; et nous n'y sommes pas encore parvenus.

Dans un pareil état de choses, le gouvernement doit-il attendre que ce progrès s'opère peu à peu et de lui-même? doit il se contenter d'empêcher,

(1) *De la politique des chemins de fer*, par M. Teisserenc.

en attendant, la lutte et les conflits entre les diverses individualités, d'étendre également sur tous une main impartiale et protectrice, sans agir pour son propre compte comme le représentant de l'association générale, comme le dépositaire de toutes les forces du pays? Nous ne saurions le penser. Le rôle de spectateurs passifs et immobiles de la société ne sied pas à ceux qui ont reçu pour principale mission de diriger les efforts des citoyens vers tout ce qui peut améliorer leur condition morale et matérielle, et de presser de plus en plus, à cet égard, l'œuvre toujours trop lente du temps. C'est précisément dans ce but que de grands moyens d'action sont déposés entre leurs mains ; ils seraient impardonnables de méconnaître ce but et de ne pas user de ces moyens.

L'histoire de nos travaux publics prouve qu'en France, et grâces lui en soient rendues, l'administration a toujours ainsi compris sa tâche. On lui doit la construction de toutes les routes, et du plus grand nombre des canaux qui sillonnent aujourd'hui notre territoire. Le passé prouve également que, si l'État est souvent intervenu, s'il a pris presque partout et presque toujours une honorable initiative, c'est que rien ne bougeait autour de lui ; c'est que la nation n'était pas encore assez éclairée, assez riche pour sentir l'importance ou le besoin de

travaux, devenus et reconnus plus tard nécessaires. Ce que les compagnies ont fait, elles n'ont pu l'accomplir la plupart du temps avec leurs propres forces, et pour ainsi dire d'elles-mêmes. Il a fallu l'appui de Louis XIV pour permettre à l'immortel auteur du canal du Languedoc de terminer ses travaux; il a fallu l'appui de Louis XIII pour la construction première du canal de Briare achevé ensuite par une compagnie; et, dans des temps plus rapprochés de nous, dans les premières années du Consulat et de l'Empire, lorsque Napoléon donnait une si vaste impulsion à toutes les branches de l'administration publique, lorsqu'il rendait des décrets pour vendre à des compagnies les canaux possédés par le gouvernement, lorsqu'il provoquait ainsi l'industrie privée à entreprendre des spéculations de cette nature, l'industrie privée est restée sourde à cet appel.

Dans de telles circonstances, l'intervention de l'administration publique est un bienfait; ce n'est pas un système, c'est une nécessité. Venir alors au nom de la science, au nom des principes, demander l'exclusion de l'action gouvernementale, c'est se refuser à tout progrès possible. La science n'a pas, quoi qu'on en dise, de ces formules hautaines, rigides, absolues. Elle peut sans doute, lorsqu'on la considère à un point de vue général et abstrait,

indiquer le but vers lequel il est bon de tendre ; elle peut énoncer des vérités théoriques, mais ses conséquences se modifient nécessairement dans leurs applications aux faits. La vérité pratique est que, chez nous, l'Etat doit non-seulement intervenir, mais intervenir dans une mesure plus grande que partout ailleurs. Dans notre pays, jeter une sorte d'interdit sur le gouvernement en matière de travaux publics, n'est pas une pensée nationale. Elle nous supposerait des habitudes que nous n'avons pas, et une tendance contraire à celle qui se développe manifestement chez nous depuis cinquante années.

Faut-il cependant considérer l'industrie privée, comme un instrument non seulement débile, mais impuissant, et se résigner désormais, en conséquence, à se passer de son concours ? Nous ne le croyons pas. Ce serait là une erreur tout aussi dangereuse que la première. L'esprit d'association est faible, cela est vrai ; mais il existe, et il a révélé son existence par ses actes.

Nous avons déjà parlé du premier canal à point de partage, le canal de Briare, terminé grâce à l'intervention de capitaux associés, et du canal du midi, dû au génie de Riquet. Nous pourrions citer encore le canal de Saint-Denis, le canal de Saint-Martin, le canal de la Sensée, la jonction

de la Sambre à l'Oise, de Roanne à Digoin, les canaux de Gisors, du Croyat, et bien d'autres, commencés par l'Etat, achevés par les compagnies, et dont l'énumération serait longue ; nous pourrions citer enfin les chemins de fer de Saint-Etienne, de Versailles, de Saint-Germain, de Strasbourg, de Rouen, d'Orléans, etc. Le capital engagé dans ces spéculations représente une somme de trois cents millions. Il n'est donc pas vrai que les compagnies soient impuissantes.

Sans doute les essais tentés depuis quelques années n'ont pas été toujours heureux. Nous avons vu les entreprises accueillies avec le plus de faveur par le public, commencées avec le plus d'empressement, languir bientôt dans une sorte de torpeur, puis donner les signes de détresse les plus évidents, puis enfin solliciter à grands cris l'aide de l'Etat. Cela est incontestable. Mais cela démontre seulement que les compagnies ne sont pas aujourd'hui capables d'entreprendre, à leurs risques et périls, abandonnées à leurs propres efforts, et d'achever de grandes lignes de canaux ou de chemins de fer; qu'elles reculent devant une tâche au-dessus de leurs forces; qu'elles ont besoin d'être soutenues pour agir.

Les causes de cette impuissance sont nom-

breuses, et seraient faciles à énumérer. Nous allons en indiquer quelques-unes.

Sans revenir sur le passé, sans rappeler les fautes successivement commises par l'administration, par les compagnies, par les Chambres, il est évident :

1° Que les travaux d'utilité publique n'excitent pas, au sein de nos populations, de véritables sympathies. On ne rencontre partout, même parmi ceux qui sont le plus directement intéressés à l'achèvement des lignes entreprises, qu'indifférence, personnalité et froideur, quelquefois même des dispositions manifestement hostiles, non pas dans le début, il est vrai, mais dans le cours des opérations. Une fois les questions d'intérêt général résolues, une fois les tracés arrêtés, une fois les lois de concessions votées par les Chambres, la bonne volonté, l'empressement que l'on avait pu montrer dans le principe, pendant la confection des projets, pendant les enquêtes préparatoires, tombe et fait place aux sentiments les plus avoués du plus pur égoïsme. Les communes n'en sont pas plus exemptes que les individus. Les unes et les autres n'ont plus, à dater de ce moment, qu'un seul but, qu'une même pensée, la défense à outrance de leurs intérêts privés. De là bien des mécomptes, de là des prétentions inadmissibles, des conditions inexora-

bles, des exigences qui se renouvellent sous toutes les formes.

Dès ce moment aussi, les obstacles se dressent à chaque pas, se multiplient, et il faut plus de persévérance et plus d'habileté que nous n'en avons encore pour triompher de difficultés si grandes.

2° Les capitalistes, qui s'associent de nos jours pour réunir l'argent nécessaire à l'exécution des travaux spécialement consacrés à l'établissement des communications à la vapeur, manquent la plupart du temps de confiance dans les résultats mêmes de leurs spéculations. Ils ne peuvent se défendre d'une certaine hésitation, d'une certaine inquiétude ; ils sont faciles à effrayer. Comment en serait-il autrement? On ne sait pas encore ce que valent, comme produits nets, les grandes lignes de chemins de fer. Il n'y a pas encore, dans notre pays, un seul chemin, de quelque importance, livré à la circulation. On n'a pas expérimenté les appareils à vapeur comme instruments de circulation autrement que sur des promenades aux portes de la capitale. On ne sait pas l'effet qu'ils produiront. Tout est incertain, et la dépense d'exploitation, et la recette future, et le rapport de l'une à l'autre. Il est impossible et il serait imprudent de conclure de ce qui se passe sur les

petites lignes à ce qui pourra se passer sur les grandes. Les conditions sont si différentes! Les frais généraux, les mouvements journaliers, le nombre des convois, tout est si changé! Ainsi donc, et d'abord, en mettant aujourd'hui ses fonds dans des spéculations de ce genre, on ne sait pas, à vrai dire, ce que l'on fait.

Puis, cette timidité des capitalistes tient, ne nous y trompons pas, à la nature des capitaux dont nous pouvons disposer. Chez nous, et n'ayons garde de nous en plaindre, la fortune a fait un peu moins pour quelques-uns, un peu plus pour tous. Les grands patrimoines sont rares; l'aisance est plus commune. Les actions des compagnies sont, par une conséquence nécessaire, dissiminées dans une foule de mains. Chacun en possède un petit nombre, et toujours la crainte de compromettre son épargne, est d'autant plus vive, que cette épargne est elle-même plus faible et a été plus péniblement acquise.

Ainsi s'expliquent ces découragements subits, qui parfois se manifestent au milieu de nous ces paniques qui tout d'un coup viennent, s'étendent, sans que personne se les explique ou essaie même de les justifier, mais que chacun entretient, en s'appuyant même des effets qui se sont produits, pour en accroître les conséquences,

pour répandre ou accréditer les bruits les plus alarmants.

Tels sont les motifs pour lesquels les hommes sages n'osent point, sans l'appui de l'État, exposer à des chances si aventureuses le fruit de leur travail. De là enfin est résulté, que les actions de chemins de fer sont souvent tombées aux mains de spéculateurs avides, aventureux, et se sont trouvées exposées aux chances déplorables de l'agiotage, et de tous les jeux de bourse.

3° Enfin, il faut bien le dire, nous ignorons, en France, la portée de nos forces. Nous nous défions de nous-mêmes. Nous n'osons pas aborder de grandes entreprises; elles nous font peur. Il y a là une responsabilité qui nous effraie. Nous redoutons les rapports, les contacts avec l'administration centrale, que l'on accuse de ne pas s'être montrée toujours animée de sentiments favorables et bienveillants pour les compagnies. Il faut que ces préjugés se dissipent; il faut que nous fassions notre éducation industrielle. Ces erreurs tomberont devant les faits Cette éducation s'accomplira peu à peu; elle s'accomplira, à la condition que les compagnies mettent la main à l'œuvre. Pour que l'industrie se perfectionne, il faut, avant tout, qu'elle agisse. On n'arrive pas au but le jour même où l'on entre dans la carrière; il faut l'aide

du temps pour l'apercevoir. Loin de repousser, en principe, l'esprit d'association, nous croyons donc qu'il importe de l'encourager, et de lui faire la part dans l'exécution des travaux publics.

Mais il ne faut pas le flatter, l'entretenir dans des illusions dangereuses, sur l'étendue de ses forces et sur sa valeur. Les compagnies trop souvent n'ont été jusqu'ici que de mauvais petits gouvernements, où la discorde s'introduit avec une extrême facilité, où se font jour des sentiments malheureux de jalousie personnelle, et où éclatent, sans cesse, des révolutions sans profits. Il faut, puisqu'elles demandent leur part dans les travaux entrepris, que les compagnies apprennent à se discipliner un peu mieux elles-mêmes, à courir un peu moins les aventures, à regarder plus sérieusement aux contrats qui les engagent, à mieux étudier leurs projets. Il y a beaucoup à faire, en un mot, pour parvenir à une bonne organisation de cette puissance nouvelle, faible de nos jours, obscure, cherchant sa place au milieu de la société, cherchant à se débarrasser des entraves qui embarrassaient encore sa marche. Mais, reconnaissons-le, si elle a été jusqu'ici bornée dans son développement, elle tend à grandir sous la double influence de la paix, du progrès de la raison et de la ri-

chesse publique. Dirigeons avec soin ses premiers pas. Elle a besoin de notre secours, ne le lui refusons point. Le temps viendra à son aide, et achèvera l'œuvre que nous aurons commencée.

Ainsi, l'examen des faits et de la situation même de notre pays, nous amène à formuler notre conclusion de la manière suivante :

1° De même qu'il serait insensé de repousser l'intervention du gouvernement lorsque des compagnies ne se présentent pas pour exécuter des œuvres reconnues utiles à tous, de même il serait insensé de repousser l'action de l'industrie, lorsque des compagnies se présentent et demandent des concessions à des clauses et conditions raisonnables.

2° Plus l'importance d'un travail est grande et moins l'esprit d'association est développé, plus l'on doit en conclure qu'il est nécessaire de recourir à l'action simultanée des deux forces dont on dispose, et de faire intervenir la puissance publique, puisque les efforts individuels et privés ne peuvent alors agir dans la mesure et dans la proportion convenables.

Maintenant, comment ce concours est-il réalisable et possible dans la pratique? comment devons-nous distribuer le travail entre l'Etat et les

compagnies? c'est ce que nous examinerons tout à l'heure. Il faut auparavant que nous fixions notre attention sur les principes admis et professés par le gouvernement en matière de travaux publics.

Digitized by Google

Digitized by Google

CHAPITRE II.

DE L'EXÉCUTION PAR L'ETAT.

Si l'on consulte les exposés des motifs des différents projets de loi présentés depuis dix ans à l'approbation des Chambres, il est facile de reconnaître que tous contiennent, sous des formes diverses, le développement d'une même pensée, à savoir, qu'il y a nécessité de confier l'exécution des grandes lignes de canaux et de chemins de fer uniquement à l'Etat, nécessité fondée, non sur l'impuissance passagère et relative des compagnies,

mais sur le danger qu'il peut y avoir à laisser nos principales lignes de communication sortir du domaine public pour devenir un domaine privé.

Le gouvernement doit tendre, dit-on, à la suppression des tarifs dans l'intérêt du bas prix des denrées, intérêt auquel se rattache d'une manière si intime et se lie le développement de la production. C'est pour cela que les routes n'ont été grevées d'aucun péage. C'est pour cela que les Chambres et l'administration poursuivent avec tant de persévérance l'abaissement des droits de perception établis sur nos voies d'eau. On ajoute que, plus l'activité des chemins de fer est considérable, plus il importe de leur appliquer la règle de la mise aux mains de l'Etat de l'exploitation future, afin de conserver ainsi la libre et entière disposition des péages.

Dans cette opinion, les grandes voies de communication sont donc des machines douées d'une action trop grande, bien qu'elle s'exerce indirectement, sur la prospérité publique; elles sont des instruments trop féconds de production, pour que l'Etat puisse en aliéner, non pas la propriété, mais la jouissance; il faut que cette jouissance reste entière et absolue entre ses mains; il faut qu'il puisse toujours et à tout instant changer, modifier, suivant les besoins du public, l'impôt de cir-

culation. Tel est le système que l'on défend et que nous allons examiner.

Faisons d'abord une remarque. Personne ne propose de donner, pour prix de la construction des lignes nouvelles, des concessions à perpétuité. Il s'agit d'accorder des concessions limitées. Or, si l'on comprend que l'appropriation définitive des voies de communication entre les mains des compagnies, l'établissement à toujours de ces grandes maisons de roulage, exerçant une sorte de monopole à peu près inévitable sur le mouvement des hommes et des choses, puisse donner aux concessionnaires futurs une influence trop grande sur le développement de la prospérité publique et avoir son danger, on ne conçoit plus aussi bien la gravité de ces inconvénients, lorsque les canaux et les chemins de fer sont concédés temporairement à des compagnies exécutantes ou fermières (1). En effet l'avenir n'est pas alors engagé. L'Etat reste propriétaire permanent, définitif, des moyens de transport, dont l'exploitation seule est momentanément aliénée. Il ne s'agit donc plus de savoir s'il importe ou non de maintenir ce principe de notre législation qui demande le maintien des voies de

(1) Les deux hypothèses sont au fond les mêmes, puisque la durée seule de la jouissance varie dans les deux cas.

circulation dans le domaine public, mais seulement de savoir s'il importe que l'Etat ait immédiatement et à tout instant la possibilité de modifier les tarifs.

Or, les concessions ont leur utilité. Elles sont faites dans le but d'appliquer à la confection de travaux longs et difficiles par eux-mêmes, le plus grand concours possible de ressources et de moyens d'action. Elles sont faites dans le but de presser le plus possible l'achèvement d'un travail déclaré d'utilité publique. Il faut donc comparer les avantages d'une jouissance plus prompte au dommage d'une jouissance moins libre. Mais dans tous les cas, on voudra bien le remarquer, de pareils contrats, limités quant à leur durée, renfermant au nombre de leurs clauses le droit et la condition du rachat à toute époque, ne sauraient être considérés comme une aliénation véritable, on ne peut y voir qu'une affectation momentanée et facultative d'un domaine public. La question de propriété n'est donc pas réellement engagée au fond de ce débat.

Si l'on veut non-seulement que l'Etat possède en principe les chemins de fer, mais encore qu'il les possède pour les administrer au point de vue de l'économie des frais de traction, de l'abaissement ou de la suppression des péages,

si l'on considère les tarifs rémunérateurs, c'est-à-dire les tarifs calculés de manière à donner l'intérêt et l'amortissement du capital dépensé, comme un impôt mauvais, lourd, inique ; oh ! dès lors, la question change de face. Il devient de toute évidence que les voies de circulation doivent être possédées par le gouvernement, construites et exploitées pour le compte, aux frais, et par les agents du trésor. Ce principe est directement hostile à toute concession. Il proclame implicitement l'abandon de tout intérêt du capital dépensé, abandon que les capitalistes ne feront pas. Ils ne peuvent ainsi renoncer aux fruits de leurs épargnes, aux bénéfices de leur travail ; l'Etat seul peut s'y résigner.

Demander que les tarifs paient simplement les frais de traction, et à plus forte raison demander que les tarifs soient supprimés tout à fait, c'est donc prononcer de la manière la plus formelle l'exclusion des compagnies comme instruments de travail, c'est vouloir que la construction des voies de toute nature retombe entière sur le budget de l'État. Telle est la conséquence à laquelle on est inévitablement conduit, et sur laquelle il ne faut pas chercher à se faire illusion. L'économie des dépenses de circulation comme but, la mise aux mains du gouvernement de la libre disposition des

tarifs comme moyen, mène directement et nécessairement à l'exécution des travaux aux frais du trésor.

Cela posé, comparons les résultats de l'application de l'un et de l'autre système.

Le principe de la gratuité des voies de transport compte de nombreux partisans dans notre pays, et cela est naturel. Ce principe est conforme aux idées, aux besoins de centralisation qui nous travaillent. Il est simple en lui-même; il donne à l'application des forces sociales plus d'ensemble, plus d'unité; il répond à un grand intérêt public, le bas prix des objets de consommation, et l'économie des voyages. Ce sont là, sans contredit, des considérations qui ont un grand poids. Mais voyons aussi quels peuvent en être les inconvénients.

1° L'Etat d'abord, au milieu de toutes les nécessités du budget, à travers les volontés si mobiles de notre forme de gouvernement, quand les circonstances politiques au dedans et au dehors viennent paralyser si souvent sa marche, et l'obliger à changer tout d'un coup ses résolutions, l'Etat ne peut pas, l'expérience le prouve, accomplir, sans une lenteur désespérante, de longs et dispendieux travaux. « Dans les années prospères, disait M. Dufaure le « 3 mars 1841, on forme de grandes entreprises « sans se rendre bien compte des sacrifices qu'elles

« exigent ; le temps s'écoule, et il est parfois aussi « prompt à dégrader un ouvrage incomplet que le « gouvernement à l'exécuter. *Le caprice des ad-* « *ministrations qui se succèdent renouvelle les* « *projets, bouleverse les plans; on ne voit partout* « *que des essais fort dispendieux et toujours* « *inachevés.* » Dans l'exposé des motifs du projet de loi à l'occasion duquel M. Dufaure prononçait ces paroles, M. le ministre des travaux publics déplorait lui-même le ralentissement que subissait alors l'exécution des travaux, et disait : « *Pour un Etat il est des nécessités de plus d'un* » *genre, qu'il n'est pas toujours possible de con-* » *cilier.* »

C'est ainsi, c'est en présence des nécessités de ce genre, qu'avant 1789 et pendant les guerres de la révolution, une somme de cinquante millions a été gaspillée sans fruit sur les canaux du nord et de l'est. C'est ainsi que, depuis 1822, malgré la faveur avec laquelle sont accueillies de nos jours les créations de voies de transport, les six cents lieues de canaux entreprises il y a vingt ans, poursuivies irrégulièrement selon le cours mobile des événements politiques, n'ont pu être terminées. Et cependant la lieue de canal coûte les deux cinquièmes seulement de la lieue de chemin de fer, et rien n'est venu pendant l'espace de ces vingt

années troubler le maintien de la paix, ni interrompre le cours de la prospérité publique.

2° Ce système, si simple dans son principe, ne complique pas moins d'une manière évidente une tâche rendue déjà bien difficile de nos jours, celle de gouverner. Il met le gouvernement aux prises avec tout le monde, avec toutes les exigences, avec toutes les prétentions. Rien ne saurait mieux le prouver que la loi même dont nous nous occupons en ce moment.

3° Non seulement l'intervention exclusive du trésor en pareille matière est une cause de retards dans les travaux, parce que le trésor n'a pas toujours, en raison des circonstances politiques, comme nous le disions tout-à-l'heure, des fonds à y consacrer, mais aussi parce que le sacrifice de l'intérêt et de l'amortissement des sommes dépensées, l'abandon partiel ou intégral des produits de l'impôt de circulation diminue les ressources disponibles, et oblige à puiser sans cesse de nouveaux capitaux dans les caisses de l'Etat, sans que ces capitaux se reforment jamais par la voie des revenus directs.

En un mot, employer une seule des deux forces créatrices dont on dispose, l'administration sans les compagnies, au lieu du concours des compagnies et de l'administration, c'est

évidemment diminuer ses ressources, et affaiblir ses moyens d'action.

Par ce triple motif, l'exécution des chemins de fer confiée aux soins exclusifs du gouvernement, est, par la nature même des choses, une œuvre lente, condamnée à se traîner lentement, péniblement, quelque zèle et quelque dévouement d'ailleurs que puissent apporter dans l'accomplissement de leur tâche les agents de l'administration.

Ainsi on peut reconnaître que, si la jouissance des voies de transport, dans le système de la diminution ou de la suppression des tarifs, est plus complète, plus grande, plus entière, d'un autre côté, elle se fait plus longtemps attendre ; l'époque où peut commencer cette jouissance est nécessairement reculée. Si l'on admet, par exemple, d'après les bases mêmes de la loi nouvelle, que les compagnies soient en état de fournir moitié du capital de création, se priver de leur concours, mettre à la charge du trésor la totalité de la dépense, c'est renvoyer à cinquante ans d'ici la jouissance des chemins projetés, en supposant que ces chemins eussent pu être terminés par la simultanéité des efforts de l'Etat et des Compagnies dans un intervalle de vingt-cinq ans.

A quoi donc se réduit en définitive la question? A savoir lequel des deux est préférable, de faire

dans un délai donné, par exemple, cinq cents lieues de chemins de fer grevées de péages, ou dans le même délai deux cent cinquante lieues seulement sans péage. Poser cette question, c'est la résoudre.

Il n'est pas nécessaire, en effet, de se livrer à de longs développements pour démontrer que, dans l'intérêt même de l'abaissement des frais de circulation, c'est-à-dire dans l'intérêt du but même que l'on poursuit, la création des voies de transport présente des avantages bien supérieurs à la réduction ou même à la suppression des tarifs sur les voies déjà existantes. Pour s'en assurer, il suffit de se rappeler les calculs que nous avons présentés précédemment. Nous avons dit que, sur un canal, les dépenses de circulation, comparativement aux frais payés sur les routes de terre (qui sont l'instrument ordinaire de locomotion, et par conséquent le point de comparaison auquel il faut ramener toujours les calculs) sont réduites de 25 à 8 cent. par lieues et par kilom., en supposant un tarif rémunérateur établi, c'est-à-dire qu'alors ces dépenses sont réduites dans la proportion de 1 à 3 1/2, tandis qu'après les suppressions de tout tarif, les frais de circulation, sur un canal libre d'impôt, comparativement à ceux qui sont nécessaires sur un canal grevé de péage, descendent de 8 à 3 centimes, c'est-à-dire s'abaissent dans la proportion de 1 à

2 1/2 seulement. Le même raisonnement serait applicable aux chemins de fer. On voit donc que l'on porte plus de préjudice au développement de la richesse publique, considéré dans ses rapports avec l'abaissement général des frais de traction, par l'ajournement des créations de voies nouvelles, qu'on ne le favorise par l'amélioration des conditions de jouissance des voies déjà créées.

Remplacer un tarif raisonnablement rémunérateur par une taxe qui ne donne pas l'intérêt et l'amortissement du capital dépensé, c'est donc se résoudre à deux choses : 1° A laisser peser de tout leur poids sur le Trésor les charges résultant de l'exécution des travaux; 2° A ajourner, par cela même, l'abaissement des dépenses de circulation, non pas sur telle ou telle ligne, mais sur l'ensemble des mouvements qui s'opèrent dans un pays. C'est précisément faire ce que l'on ne veut point.

Supposons néanmoins que l'on ait procédé ainsi, et reportons-nous par la pensée à l'époque plus ou moins reculée où le réseau entrepris par l'Etat serait construit. Vingt, trente, quarante années se seront écoulées. Le Trésor public aura suffi à la peine. Il se sera procuré douze ou quinze cents millions; mais à ce prix il sera le maître et le possesseur unique des chemins de fer, il en disposera

comme il le jugera convenable; il sera libre de diminuer ou de relever à son gré les tarifs. On l'espère, on le dit. Eh bien! nous en doutons fort, et l'exemple de la Belgique est là pour confirmer ces doutes. Le public, en effet, a ses exigences. Il regarde un chemin exécuté à ses frais comme devant être exploité à son profit, c'est-à-dire au profit de ceux qui y sont directement intéressés.

Et si le gouvernement s'est trompé, si par hasard il a abaissé outre mesure les péages, s'il s'aperçoit trop tard que les principes applicables à la locomotion des choses ne sont pas nécessairement applicables à la locomotion des individus, que la tendance au bas prix, qui se comprend pour des objets de consommation, se comprend moins bien pour les hommes, pour les voyageurs, et, dans tous les cas, ne saurait se justifier par les mêmes raisons; si le gouvernement reconnaît cette vérité tardivement, il ne sera point le maître de revenir sur ses pas. Il sera obligé de compter avec les Chambres et avec les populations intéressées. Nous le demandons : le relèvement de tout impôt aboli ou diminué, est-il bien facile dans notre temps et dans notre pays? Ah! il est aisé de faire des abaissements et des suppressions; la voix publique seconde ceux qui, aux dépens des finances de l'Etat, achètent ainsi une popularité passagère. Mais il est moins

aisé de rétablir un impôt supprimé. L'expérience ne nous le montre-t-elle pas tous les jours ? Est-ce que l'on oserait proposer seulement de relever les tarifs sur les vins, diminués en 1830, bien que tout le monde reconnaisse la faute que l'on a commise alors, et qui n'a profité qu'aux cabaretiers ? Les erreurs de ce genre, lorsqu'il y a erreur, sont donc irréparables. L'Etat n'est donc pas libre. Il peut sans doute abaisser les péages, alors point d'obstacles. Mais pour les relever, la situation n'est plus la même, les difficultés paraissent insurmontables.

Dès lors, nous disons : De deux choses, l'une : ou l'expérience montrera la gravité des inconvénients de l'exploitation des chemins de fer par des compagnies, et alors le gouvernement devra et pourra rentrer dans la pleine et entière propriété des voies qui lui appartiennent, et dont la jouissance est toujours rachetable : ou bien, l'expérience montrera la vanité des craintes que l'on manifeste à cet égard, et alors le bénéfice du temps économisé dans la construction du réseau, sera, sans danger et sans sacrifice, acquis à la communauté.

Dans tous les cas, nous le demandons, cet avantage si problématique et si incertain de bas tarifs, obtenus à ce prix, cet avantage, après lequel on

court, au risque de compromettre la fortune de l'Etat ou de ralentir la construction des chemins de fer, est-il bien sensible, tant que les voies nouvelles n'ont pas atteint un certain développement, tant que l'influence ne s'en étend pas sur une partie notable de la population? La richesse publique est-elle bien intéressée jusque-là à ce que les premières voies créées aient des tarifs de quelques centimes plus haut ou de quelques centimes plus bas? Assurément, non. Pourquoi donc vouloir se mettre à la fois, et dès le début, tant d'affaires sur les bras? payer et les dépenses premières de création, et l'affranchissement immédiat des parcours? D'où vient cet empressement à grossir les charges du trésor? Sachons donc attendre. En vérité, nous agissons comme si nous étions trop riches, et, cependant, nous ne le sommes pas.

Cherchons à expliquer d'une manière nette et précise la valeur du sacrifice que le gouvernement consent à faire pour avoir la faculté de fixer les tarifs le plus bas possible, car il ne s'agit pas d'autre chose. Une fois ce point éclairci, la question qui nous occupe sera, par cela seul, résolue.

Admettons un instant que le réseau soit achevé et possédé par le gouvernement. Supposons qu'il ait fallu trente ans et quinze cents millions pour terminer les travaux. Raisonnons dans cette hypo-

thèse. Voici ce que la gratuité de circulation, en supposant qu'on l'établisse, coûtera au pays : Si la loi nouvelle eût été appliquée, si les compagnies eussent été appelées à fournir, concurremment avec le gouvernement, moitié du capital de construction, le Trésor n'aurait eu à se procurer que 750 millions au lieu de 1500, ce qui est déjà quelque chose, et l'œuvre eût été terminée en quinze ans au lieu de trente, ce qui est beaucoup. Il est vrai que les chemins de fer eussent été alors, quant à leur jouissance, aliénés temporairement à des tiers, et loués par des baux d'une durée variable. Nous verrons plus tard que la durée de ces baux pourra toujours être renfermée, si on le veut, dans un espace de trente ans. Admettons-le pour un instant Quel eût été, dans cette hypothèse, l'effet de l'intervention des compagnies? Quinze ans d'avancement dans la période de jouissance, 750 millions d'économie pour le Trésor, voilà l'avantage que nous avons déjà reconnu; mais au bout des trente ans, les baux expirant, l'Etat peut changer ou annuler les conditions du fermage, il est libre; il est libre d'agir à la même époque et de la même manière que s'il avait construit lui-même le chemin. Il y a donc, dans ce cas, sans dommage aucun, gain de moitié du temps nécessaire à l'accomplissement du travail.

Si on conteste les bases de ce calcul, si on prétend que le gouvernement exécutera plus vite, que la durée des baux sera plus longue que nous ne l'avons supposé, on ne pourra pas nier du moins que le bénéfice résultant de l'intervention des compagnies, dans les formes de la loi nouvelle, ne doive, dans tous les cas, être représenté par le nombre d'années dont avancera, par suite de la simultanéité des travaux, la période de jouissance; et que, d'un autre côté, le dommage résultant de la location à des tiers ne soit représenté par le nombre d'années qui resteront aux baux à courir au-delà de l'époque où le gouvernement, agissant seul, eût terminé les travaux.

Ce sont là les deux éléments qu'il faudra toujours comparer entre eux. On a donc à se demander s'il vaut mieux, pour la communauté, avoir un chemin, grevé de péages pendant un temps plus ou moins long, là où il n'en existe pas, qu'une jouissance plus économique, pendant une certaine période de temps, sur tel chemins dont on jouit.

Eh bien, supposons pour un moment, ce qui n'est pas et ce que nous avons démontré tout à l'heure ne pas être, que, au point de vue de l'économie de la circulation, la suppression des taxes sur les voies existant soit aussi utile à la société, que

la substitution des nouveaux instruments de transports au lieu et place des anciens.

Pour comparer entre elles les deux formules par lesquelles nous venons d'exprimer d'une manière générale les bénéfices ou le dommage résultant de l'application de l'un ou de l'autre système, il suffira dès lors de comparer le nombre des années que feront gagner, d'une part, l'intervention des compagnies et, d'autre part, la durée de la prolongation des baux au-delà de l'époque où le gouvernement aurait terminé le réseau en agissant seul.

Nous ne pouvons pas admettre, et personne sans doute n'admettra que l'administration puisse, en moins de trente ans, créer avec ses seuls moyens d'action, les mille lieues de chemins de fer classés par la loi, puisqu'en vingt ans elle n'a pas pu finir six cent lieues de canaux. Nous pouvons donc prendre ce chiffre de trente ans comme base de notre raisonnement, qui du reste serait le même en supposant une période de temps différente.

Faisons maintenant varier la durée des baux, des voies de fer, supposons tour à tour qu'ils soient de trente, quarante, cinquante ans. Il en résultera un dommage représenté par les périodes de temps suivantes, zéro, dix, vingt ans, pendant lesquelles les tarifs, considérés comme une charge pesant

sur les voies existantes, se prolongeront au détriment du public.

Maintenant faisons varier le capital fourni par les compagnies dans les mêmes proportions; supposons que ce capital soit, non plus de moitié du coût total, mais un dixième, un tiers, deux tiers etc., le bénéfice sera représenté par les mêmes périodes de temps zéro, dix, vingt années d'avancement dans les travaux. Si donc on proportionne, comme on le peut toujours, la durée des concessions au-delà de trente ans au capital fourni par les compagnies, relativement à la dépense totale, l'Etat ne pourra que gagner à accepter de cette manière l'intervention des capitaux associés.

Il n'y a donc pas lieu, selon nous, de se préoccuper, comme on le fait, de cette aliénation momentanée des tarifs, de cette question de propriété si débattue au sein de nos assemblées, lorsque l'objet dont l'appropriation soulève ces controverses n'existe pas encore, ou du moins n'existe que dans les chances incertaines d'un avenir bien éloigné.

Commençons par construire réellement sur le terrain nos chemins de fer, employons-y tous les moyens dont nous pouvons disposer, pressons-en l'exécution. C'est là notre tâche. A chaque temps suffit sa peine. Nous sommes dans la période de travail et d'action. D'autres jouiront, et auront à

régler, dans l'intérêt de leur jouissance, le mode qui leur paraîtra le plus convenable et le moins onéreux. Laissons-leur ce soin.

Une des plus graves conséquences du système qui voudrait abandonner aux mains du gouvernement la libre disposition des péages est celle-ci.

L'établissement d'un tarif n'a pas seulement pour but d'ouvrir pour le Trésor des sources plus ou moins fécondes de produits. Il a aussi et principalement pour objet d'éviter les secousses brusques, les déplacements instantanés de fortune, de ménager les transitions.

Chacun sait que l'ouverture d'un canal, d'un chemin de fer a pour résultat inévitable de troubler, dans la sphère d'action où elle s'opère, les conditions économiques des contrées traversées. Des industries se créent, d'autres se développent sur les bords de la voie nouvelle, sous l'influence et à la faveur de la réduction des frais de transports. De nouveaux moyens de concurrence naissent et grandissent ainsi. Ce sont là de grandes perturbations apportées à la distribution ordinaire de la richesse, au libre jeu des forces productrices Et c'est dans une pareille situation, que le gouvernement, prenant fait et cause pour les uns au détriment des autres, pèserait de tout son poids dans la balance! Est-ce bien là le rôle qui lui ap-

partient ? n'est-il pas plus sage, plus politique, plus juste, de chercher à concilier, autant que possible, les intérêts contraires, au lieu de les diviser? L'Etat est le tuteur de tous ; comment consentirait-il à intervenir dans la lutte, pour augmenter encore les pertes qu'entraîneront après elles les machines nouvelles? Comment consentirait-il à abaisser les tarifs, au risque d'accroître l'effet déjà si puissant qu'elles doivent exercer? Mais avant de diminuer pour les uns, aux dépens du Trésor, les droits déjà réduits de la locomotion, avant de donner plus encore à ceux qui ont déjà beaucoup reçu, ne doit-il pas remédier d'abord à la disparité de situation, qui rend, par la force même des choses, les diverses parties d'un même royaume si inégalement traitées dans la distribution des travaux publics? Peut-il équitablement condamner ceux-ci à attendre longtemps encore dans leur infériorité actuelle l'établissement de routes ordinaires, pour donner à ceux-là, qui déjà voient leur territoire sillonné par des chemins de fer, la gratuité de circulation?

Puisque l'on a tant parlé, à ce propos, de justice distributive, ne serait-ce pas le cas d'appliquer ici ce principe, en faveur duquel tant de voix se sont élevées? Avec quel avantage ne pourrait-on pas le retourner contre les partisans du système que nous examinons en ce moment? Quoi! il faudrait que les

départements les moins riches, où le sol est montagneux, aride, ceux auxquels il n'a pas été et ne sera jamais donné ni chemins de fer ni canaux, après avoir contribué par leurs impôts à l'achèvement de chemins de fer et de canaux, créés dans les contrées plus heureuses, payassent encore des contributions nouvelles, pour assurer à ces pays favorisés, non seulement la jouissance, mais la gratuité d'une circulation plus parfaite! Quoi! il faudrait que les pauvres payassent pour affranchir les riches d'une charge aussi juste en définitive que le tarif! car il n'y a pas d'impôt plus raisonnable, plus facile à justifier que celui-là : il est facultatif; il est payé par ceux qui se servent de ce moyen de circulation, s'ils jugent à propos de s'en servir, et dans la proportion même de l'emploi qu'il leur convient d'en faire. En outre, ce droit de passage que l'on acquitte, est-il autre chose en réalité que l'abandon d'une partie des bénéfices que procurent aux intéressés les voies nouvelles, sur les dépenses de traction qu'ils payaient auparavant.

C'est alors que l'on pourrait montrer les plaintes, les réclamations, les clameurs, qu'un pareil état de choses ne manquerait pas de soulever, et de soulever avec raison. Car s'il est vrai, comme on l'a dit souvent, que les chemins de fer aient en eux une force d'attraction irrésistible, qui s'exerce à une grande

distance, l'effet produit par la suppression des péages, effet qui nuit aux uns et profite aux autres, s'agrandira évidemment dans la proportion des avantages que l'on en attend.

Oui, nous n'hésitons pas à le déclarer, si ces idées, encore à l'état de théories, étaient admises dans la pratique, le réseau de nos communications à la vapeur ne s'achèverait pas. Le gouvernement, tarissant d'une part la source de ses revenus, empêchant les capitaux transformés en remblais et terrassements de se reconstituer par la voie des tarifs, obligé de faire sans cesse et partout de nouveaux emprunts, lasserait la patience et les forces financières du pays. D'autre part, le gouvernement, faisant des chemins de fer un instrument d'oppression pour les contrées qu'ils ne traverseraient pas, troublant partout la production et la distribution des richesses, soulèverait contre lui, de jour en jour, des oppositions plus opiniâtres et plus vives, qui rejailliraient sur l'emploi des voies à vapeur et les rendraient bientôt l'objet d'une impopularité à laquelle elles ne résisteraient pas.

Les tarifs doivent être dans tous les cas rémunérateurs.

Dans notre pensée, que l'Etat exécute ou n'exécute pas les travaux, des péages devront être établis; ces péages devront non seulement rembour-

ser les frais de traction, mais encore l'intérêt, l'amortissement du capital dépensé. Nous n'admettons ni la gratuité, ni la quasi-gratuité des voies de fer, ni la convenance de donner au gouvernement, dans ce but, la libre disposition de l'exploitation, et de laisser peser tout entier sur le Trésor le fardeau de l'exécution.

Selon nous, c'est une chimère que de rêver d'ici à une assez longue période de temps, et pendant le cours de l'opération entreprise, la suppression de l'impôt de circulation. C'est une chimère de vouloir confier un pareil ensemble de travaux uniquement au gouvernement, uniquement aux compagnies. Toutes ces idées exclusives sont des idées étroites. Tous ces principes absolus sont, dans leur application aux faits, des principes faux. Le jour viendra où nous pourrons modifier, si nous le jugeons convenable, les taxes établies; ce jour là n'est pas venu. Il faut savoir l'attendre, il faut savoir faire chaque chose en son temps. Nous sommes dans l'ère de création des travaux. Ce qui nous importe, à nous, c'est de nous assurer d'abord le montant des ressources nécessaires pour remplir notre tâche. Or, nous nous trouvons en présence de besoins immenses, et nous ne savons comment y suffire. Nous avons à exécuter simultanément plusieurs œuvres gigantesques, les fortifications

de Paris, l'achèvement de nos routes, de nos canaux, de nos ports, et nos seules ressources consistent dans la possibilité de faire des emprunts. La prudence la plus vulgaire veut que, dans cette position, nous cherchions à diminuer, et non à augmenter le fardeau si lourd du budget. Le gouvernement a des moyens d'action; qu'il se mette à l'œuvre. L'esprit d'association est plus borné dans son influence et dans ses effets probables, encourageons-le, car ce n'est pas un instrument de travail à dédaigner. Il y a place pour les efforts de tous sur notre sol. Tâchons de substituer à une lutte malheureuse, à un antagonisme déplorable entre l'Etat et les compagnies, le concours simultané et fécond de ces deux forces réunies. Jamais cela ne fut plus nécessaire.

A voir le fond des choses, il n'y a donc pas d'autre problème à résoudre que celui-ci : chercher le système le plus propre à mettre concurremment en œuvre le crédit public et le crédit privé, le travail par les compagnies et le travail par le gouvernement, déterminer sous quelle forme et à quelles conditions cette alliance est possible et sera durable.

CHAPITRE III.

DE LA VALEUR RELATIVE DE L'ÉTAT ET DES COMPAGNIES ENVISAGÉES UNIQUEMENT COMME INSTRUMENTS DE TRAVAIL.

Est-il vrai d'ailleurs, comme on l'a quelquefois prétendu, que l'un des deux instruments de travail, abstraction faite de toute considération économique et financière, présente des avantages et des garanties que l'autre ne saurait offrir. Nous l'avouerons sans détour, nous sommes de ceux qui ne peuvent comprendre l'importance que l'on paraît attacher, au point de vue du moins cher, du meilleur, et du plus prompt établissement de nos

chemins de fer, à l'emploi de l'un ou de l'autre agent d'exécution. Nous allons essayer de démontrer que, dans l'intérêt du travail lui-même, de sa bonne confection, il est indifférent que les lignes à vapeur soient faites par l'administration des ponts et chaussées, ou par des sociétés financières, soumises aux conditions d'un cahier des charges, agissant sous la surveillance des ingénieurs de l'Etat, et subordonnées, pour l'approbation de leurs plans, tracés, pentes, courbures, pour la réception des ouvrages qu'elles élèvent, à la volonté souveraine de l'autorité supérieure, et au contrôle incessant de l'administration locale.

Les dépenses occasionnées par l'établissement d'un chemin de fer sont de trois sortes :

Les frais concernant l'exécution des travaux proprement dits;

Les acquisitions de terrain ;

L'achat des rails, des coussinets, des traverses, et du matériel d'exploitation.

Nous allons nous demander de quelle manière l'Etat et les compagnies agissent dans chacune de ces trois opérations.

Examinons d'abord la première.

Pour l'exécution des travaux proprement dits, qu'ils soient entrepris par l'administration publique et aux frais de la communauté, ou bien

par des compagnies, à leurs risques et périls, il n'y a que trois manières de procéder:

1° L'allocation à forfait et en bloc des lignes ou sections de lignes entières.

2° L'adjudication des travaux partiels, exécutés au moyen de marchés passés sur séries de prix, c'est-à-dire à raison de tant par mètre cube de certaines espèces d'ouvrages convenablement définies ;

3° La régie.

L'expérience prouve, et nous devons en dire le motif, que le second mode d'action est le seul qui soit habituellement suivi en France, et qui puisse l'être, quelle que soit d'ailleurs la personne qui dirige.

L'Etat donne à une compagnie ou à un entrepreneur (peu importe) une ligne ou portion de ligne à exécuter dans un certain temps, travaux de terrassements, rails et fournitures du matériel compris, moyennant une somme convenue. Il paye la dépense, et, le chemin terminé, il en afferme le produit à des exploitants, qui sont ou ne sont pas les entrepreneurs eux-mêmes. C'est là le forfait. C'est en même temps une combinaison qui a paru à certains esprits concilier de la manière la plus heureuse les avantages que présente, pour l'exécution, l'industrie des entrepreneurs, stimu-

lés par leur intérêt privé, avec la libre possession des tarifs par l'Etat.

Emprunté à l'Angleterre, ce système est simple et séduisant au premier coup d'œil. Il allège le fardeau de l'administration, qui, pouvant se reposer de tous les détails sur des auxiliaires habiles et puissants, n'a plus qu'un rôle de surveillance à exercer. Mais ce procédé, que l'on pourrait appeler le procédé anglais, est-il d'une application possible dans notre pays? C'est ce qu'il s'agit d'examiner.

Sait-on à quelle condition les administrateurs de la compagnie de Rouen, qui ont récemment organisé de cette manière le travail sur leur chemin, ont trouvé des concessionnaires, acceptant le fardeau et la responsabilité de forfaits passés pour la construction des différentes sections de leur ligne? C'est à la condition formelle que, par avance, l'ingénieur en chef, M. Locke, serait nommé juge souverain et arbitre de toutes les contestations qui pourraient s'élever plus tard sur l'interprétation des conventions faites.

En d'autres termes, il a fallu se résigner à déposer entre les mains de l'homme de l'art une partie considérable de l'autorité administrative, et à rendre M. Locke plus puissant que le conseil d'administration dans toutes les questions relatives, soit à

l'exécution des travaux, soit au paiement des dépenses que ces travaux pouvaient entraîner.

Cela n'a rien qui doive étonner. Les forfaits rendent en effet nécessaire une condition de ce genre. Dans la rédaction des plans, dans la préparation de projets aussi vastes et aussi compliqués que ceux qui concernent l'établissement des grandes lignes de chemins de fer, tout n'est jamais prévu et ne peut pas l'être. Les tracés et les profils sur lesquels de pareilles transactions se passent, sont inévitablement et toujours incomplets. Lors même que la prévoyance humaine pourrait s'étendre jusqu'aux détails les plus minutieux, sans cesse, pendant le cours des opérations, les conditions premières de l'exécution projetée sont modifiées par une cause ou par une autre. Sans cesse il arrive que le désir d'apporter dans le travail les améliorations que révèle l'exécution du travail lui-même, entraîne des changements dont il serait impossible de s'interdire la faculté, et qui modifient le montant prévu des dépenses. Quelquefois ce sont des communes qui demandent et qui obtiennent, par suite des décisions des autorités compétentes, un passage, une route, un pont que l'on n'avait pas cru devoir établir. On vous condamne à élever des viaducs jusque sur les plus misérables chemins vicinaux. Les maires sont disposés à vous

demander compte, pour ainsi dire, de chaque pas de plus que les habitants de la commune sont obligés de faire pour gagner leur parcelle et leur champ. Ailleurs ce sont des propriétaires auxquels le jury alloue des indemnités considérables. Ou bien c'est un accident qui survient, comme celui d'Ablon, dans le cours des travaux, et à la suite duquel les terrains sont bouleversés, et des centaines de mille francs se trouvent tout d'un coup englouties. Tantôt, ce sont les eaux qui tourmentent, les mines de sables qui s'épuisent. En un mot, il se manifeste des accidents de toute nature, chances inhérentes aux entreprises de ce genre, et dont personne ne peut à l'avance prévoir, et encore moins apprécier les conséquences. L'entrepreneur, pour peu qu'il ait l'expérience de pareils travaux, sait qu'il en est toujours ainsi.

Comment consentirait-il dès-lors à fixer à l'avance le prix des portions de chemins qu'il s'engage à exécuter à forfait, sans la garantie d'un arbitrage équitable et propre à lui inspirer toute confiance? ou bien, à défaut de cette garantie, sans grossir dans son devis d'une manière disproportionnée la somme à valoir qui, dans tous les budgets, est destinée à pourvoir aux cas imprévus. On ne peut pas échapper à l'une ou à l'autre de ces deux alternatives. Si le gouvernement entre dans

le système des forfaits, il doit donc se résigner à accepter l'une des deux conditions précédentes, qui seules rendent ce système praticable, c'est-à-dire la détermination, par un concert commun, du tribunal arbitral devant lequel les difficultés seront portées; ou, si l'on ne peut s'entendre sur ce point, l'élévation énorme des sommes à valoir, qui grandiront comme les entreprises elles-mêmes, et comme les chances d'accidents que peuvent présenter les travaux. — Voyons d'abord quelle peut être l'organisation du tribunal arbitral et par qui seront jugés les conflits?

Aura-t-on recours à l'intervention ordinaire des tribunaux administratifs? mais les entrepreneurs n'y consentiront jamais, parce qu'à tort ou à raison ils s'imaginent que les conseils de préfecture, et même le conseil d'Etat, sont toujours disposés, pour peu qu'une question soit douteuse, à faire prévaloir l'intérêt administratif sur le leur. Aura-t-on recours à l'intervention de commissions mixtes? Mais ces commissions mixtes, nommées par le gouvernement, par cela même suspectes aux compagnies, comment les composera-t-on? Si on les compose des membres des deux Chambres, les entrepreneurs pourront fort bien révoquer en doute la compétence de pareils juges dans des questions de ce genre, dont la solution exige avant tout des

connaissances spéciales pratiques, l'expérience approfondie des faits, la présence assidue, sur le terrain, des personnes appelées à connaître des conflits. Il n'y a d'arbitres possibles que les ingénieurs mêmes chargés de la surveillance des travaux, et c'est pour cela qu'en Angleterre on les prend toujours.

Le gouvernement peut-il s'abdiquer ainsi et résigner son autorité entre les mains de ses agents ? et, en supposant qu'il y consente, les entrepreneurs accepteront-ils l'arbitrage ainsi constitué ? Nous ne le pensons pas.

Les ingénieurs anglais sont appelés, du consentement réciproque des parties, à jouer un pareil rôle, parce qu'ils sont connus des entrepreneurs qu'ils emploient, parce qu'ils les ont de tout temps traités avec une extrême bienveillance, et souvent avec une sorte de libéralité. Cela est de notoriété publique dans la Grande-Bretagne. Il y a telle indemnité allouée souverainement par M. Brunel ou M. Stephenson, qui ne monte pas à moins de 20,000 liv. sterling. Les entrepreneurs savent donc à qui ils ont affaire ; ils savent en outre que ces choses se passent souvent de la manière la plus favorable à leurs intérêts, sans que cela soulève la moindre récla-

mation (1). Il n'en est pas de même dans notre pays. On accuse nos ingénieurs, on accuse l'administration d'entendre différemment la nature des relations que l'on doit avoir avec ceux qui soumissionnent des travaux. On accuse les hommes de l'art de roideur dans l'accomplissement de leur mandat ; d'interpréter d'une manière trop stricte et trop rigoureuse l'exécution des conventions passées. On les accuse même de s'étudier, sinon à ruiner précisément ceux qui contractent avec l'état, au moins à restreindre dans les limites les plus étroites les bénéfices des marchés Et remarquez qu'ils en ont toujours le moyen, car les ingénieurs chargés de la surveillance des travaux ont, de fait,

(1) M. Perdonnet cite, dans *ses notes sur les chemins de fer anglais*, publiées en 1840, un fait qui prouve l'accord remarquable existant entre les entrepreneurs et les ingénieurs anglais. « Les en-« trepreneurs du chemin de fer de Londres à Birmingham, réunis, « dit-il, à quelques actionnaires, ont invité en 1839 l'ingénieur « en chef, M. Roberts Stephenson, à un grand banquet dans lequel « ils lui ont offert un service d'argenterie dont la valeur n'était « pas estimée à moins de 25,000 fr. M. Stephenson, dans le dis-« cours qu'il prononça à cette occasion, ne craignit pas de décla-« rer qu'il avait fréquemment pris le parti des entrepreneurs vis-« à-vis des administrateurs. » Quel est l'ingénieur en France qui oserait ainsi s'avouer le défenseur d'une pareille cause, et acceptèr, comme M. Stephenson, un témoignage public de la reconnaissance de ses entrepreneurs?

et doivent avoir un pouvoir à peu près discrétionnaire sur leurs entrepreneurs. Voilà quelle est la disposition des esprits en France, disposition funeste qui préjudicie aux intérêts même que l'on croit défendre (1). En substituant aux sentiments d'une équitable et paternelle bienveillance la dureté inflexible des procédés administratifs, on éloigne les hommes puissants par leur intelligence ou leurs capitaux, qui pourraient être tentés d'apporter leurs concours dans l'exécution des travaux proprement dits, et qui reculent effrayés devant la possibilité de succomber sous les clauses onéreuses de leurs contrats trop sévèrement interprétés.

Il faut donc le reconnaître, l'organisation du tribunal arbitral est une question sur laquelle il sera bien difficile de se mettre d'accord dans notre pays, et dans l'état des opinions, ou, si l'on veut, des préjugés. De là cette conséquence, que les entrepreneurs seront obligés de se ménager une somme à valoir considérable, comme moyen de pourvoir aux cas imprévus. Alors de deux choses l'une : Si cette somme à valoir est supérieure aux éventualités, que nul accident fâcheux ne vienne troubler la marche des travaux, alors l'État aura

(1) Voir l'ouvrage publié par M. Laurent, ingénieur de l'État, et député de Lorient (1842).

simplement fait un marché onéreux; il aura payé trop cher les résultats obtenus. C'est là un inconvénient sans doute, mais c'est le moindre. Si, au contraire, les chances mauvaises se multiplient, si les sommes à valoir que l'entrepreneur se sera réservées dans le forfait, sont absorbées par des dépenses extraordinaires, alors les travaux s'arrêteront infailliblement. Il ne se remuera plus une pelletée de terre, si ce n'est par autorité de justice. De tous côtés éclateront les réclamations les plus vives, les plaintes les plus amères. Un entrepreneur ne consent jamais à se ruiner dans l'intérêt du public, il déserte ses ateliers, il abandonne une opération au-dessus de ses forces, les procès et les conflits se succèdent sans interruption; toute l'activité se concentre dans ces luttes journalières, et l'œuvre poursuivie au milieu de ces débats ruineux, stériles, ne s'achève point. On en a vu bien des exemples. Lors de la construction du canal du Berry, trois fois les terrassements ont été soumissionnés; trois fois ils ont été abandonnés; les marchés ont été, par la force même des choses, résiliés, et l'État, en fin de compte, a soldé toutes ces pertes. Cependant il ne s'agissait alors que de dépenses insignifiantes, comparativement à celles qu'entraîne l'exécution de lignes à forfait.

Ainsi ce système est d'une application difficile,

dangereuse, qui laisse courir à l'État toutes les chances de pertes, sans lui laisser courir aucune chance de bénéfice. On peut, dans des circonstances particulières, s'en servir exceptionnellement, mais on ne doit pas en faire une règle permanente, un principe général de conduite, du moins dans notre pays.

Ces observations sont, jusqu'à un certain point, applicables aux entreprises partielles, soumissionnées sur séries de prix et par nature spéciale de travail. Toutefois, il faut remarquer qu'alors les soumissionnaires savent mieux ce qu'ils font, agissent sur des sommes beaucoup moins élevées, sont exposés à moins de chances aventureuses, et par conséquent exposent moins les deniers de l'État.

En outre, le fractionnement et la spécialité des travaux dispensent de recourir à l'intervention d'entrepreneurs aussi puissants, et rendent, par cela même, plus facile le jeu de la concurrence. Maçons, charpentiers, terrassiers, chacun agissant dans la sphère qui lui appartient, passant des marchés pour la portion de travail qui le concerne, qu'il connaît le mieux, et sur des projets nettement déterminés, risque moins de se tromper dans ses prévisions ; et ses erreurs, quand il y en a, se soldent en définitive par des pertes qui, réparties sur un plus grand nombre de personnes, sont pour chacun

plus faciles à supporter. Enfin, lorsqu'il y a lieu de résilier les contrats, si l'on reconnaît que l'on s'est imprudemment engagé dans une voie mauvaise, mieux vaut avoir affaire à de petits qu'à de gros entrepreneurs.

Voilà pourquoi le système des entreprises partielles a prévalu presque partout. Il présente en même temps de notables avantages ; il simplifie le travail des ingénieurs, il met leur responsabilité plus à l'aise. La régie, au contraire, les obligerait à entretenir et à surveiller un personnel immense, à disperser leurs forces et leur temps dans une foule de détails minutieux. Il leur faudrait alors acheter et vendre des matériaux, fixer le salaire des ouvriers, non-seulement diriger le travail, mais en quelque sorte l'exécuter de leurs propres mains. A combien d'abus n'est-on pas alors exposé ? quel contrôle est assez puissant pour prévenir les gaspillages et la dilapidation des fonds ? Ce n'est pas sans raison que l'on considère la régie comme le procédé le plus imparfait, le plus long, le plus dispendieux de tous ceux auxquels on peut avoir recours, comme celui qui permet le moins d'assigner une limite certaine à la dépense.

En dehors de ces trois moyens d'action, il n'y en a pas d'autre. Par conséquent, on est forcé de choisir celui des trois qui présente le moins

d'inconvénients ; et ce que nous venons de dire prouve, selon nous, que s'il existe deux instruments d'exécution, l'État et les compagnies, l'un et l'autre seront obligés de procéder de la même manière, à l'avenir comme par le passé, et d'appliquer à la construction des chemins de fer le seul système réellement praticable, sauf les cas accidentels, le système des entreprises partielles, soumissionnées ou concédées sur séries de prix.

L'acquisition des terrains se fait de gré à gré, ou par autorité de justice. Dans le premier cas, on se trouve en présence du droit de propriété, tout aussi vigilant, tout aussi actif et habile à se défendre, que ce soit l'État ou les compagnies qui l'attaquent. Dans le deuxième cas, on se trouve en présence de la justice elle-même, et elle ne peut pas être raisonnablement suspectée de plus de partialité, dans une hypothèse que dans l'autre. En un mot, ce sont les mêmes procédés, le même système d'expropriation, les mêmes formes, les mêmes jurés, il y a donc là parité de situation complète pour l'État comme pour les compagnies.

Quant à la passation des marchés nécessaires pour la fourniture des rails, traverses et locomotives, la valeur ordinaire et régulatrice de ces différents objets est connue, et variable dans de certaines limites, qui sont généralement assez res-

serrées. Ainsi la tonne de rails se vend de 250 à 300 fr.; la machine locomotive de 40 à 50 mille fr. C'est dans ces limites que l'on se débat et que l'on cherche à traiter. Et l'on rencontre là encore devant soi, de quelque manière que l'on s'y prenne, une même question à résoudre, un même obstacle à vaincre, celui de l'intérêt privé. On peut se montrer sans doute plus ou moins habile dans les négociations qui s'engagent; mais il n'y a pas de disparité de situation réelle pour les compagnies et pour l'État.

Il est donc assez difficile de comprendre que l'intervention de l'un ou de l'autre instrument de travail puisse avoir pour effet de changer, au moins dans une proportion notable, le chiffre de la dépense.

D'ailleurs les principales causes de bonne et rapide exécution ne sont pas là où on les place. Elles résident à nos yeux dans deux choses, dont on ne parle pas, dont on ne se préoccupe guère, et qui exercent cependant une souveraine influence sur les résultats économiques et pratiques des opérations de cette nature. Ces deux causes sont : le choix des tracés et la conduite générale du travail.

Sous ce double rapport, comment opèrent les compagnies ? par l'intermédiaire d'ingénieurs qu'elles empruntent presque toujours à l'adminis-

tration elle-même, parce que le talent, le zèle et la haute probité des hommes qui composent le corps des ponts et chaussées, sont appréciés de tout le monde. Ces ingénieurs assurément apporteront la même ardeur dans l'accomplissement de leur tâche, qu'ils soient aux ordres de l'État ou au service des compagnies; parce qu'ils puisent les inspirations de leur dévoûment à une source plus élevée que l'intérêt personnel, dans l'amour du bien public. Ils apporteront aussi les mêmes garanties de capacité, quant à la conception des projets et à la rédaction des plans. Ils relèveront enfin du même tribunal, le conseil de leur ordre, de la même autorité supérieure, le ministre. Le choix des tracés sera fait par leurs soins, sous le contrôle de l'administration des ponts et chaussées. La direction générale du travail sera placée entre leurs mains, et si l'on craint que les compagnies (dans la mesure où il leur est donné d'intervenir) ne soient poussées, par un esprit d'économie mal entendue, à modifier d'une manière fâcheuse les plans et la direction de l'entreprise, on peut être rassuré à cet égard, d'abord par la surveillance imposée à l'administration supérieure, puis par l'influence très-naturelle, très-légitime que ne manque jamais de prendre, dès le premier jour, l'ingénieur d'une compagnie sur les

administrateurs qui l'entourent, qui ont besoin de lui, et qui reconnaissent volontiers sa compétence, pour ainsi dire exclusive, dans les questions de tracés, de pentes, et de courbures, etc.

Ainsi nous avons dit que les travaux s'exécutaient par l'intermédiaire d'entrepreneurs partiels; nous avons démontré que ce système était le seul applicable, le seul appliqué; nous avons reconnu qu'il n'existait pas généralement sur ce point, entre l'État et les compagnies, une manière différente de procéder.

Quant aux acquisitions de terrains ou de matériaux, nous avons vu que les marchés pour la fourniture des rails, des coussinets, des bois, et pour l'acquisition des biens immeubles, pouvaient être plus ou moins avantageux, suivant l'habileté des négociateurs, mais que de part et d'autre on procédait au fond de la même manière.

Il n'y a donc pas de motif sérieux pour que l'on adopte le système de l'exécution par l'État de préférence au système de l'exécution par les compagnies, ou réciproquement, en se fondant sur ce que, par tel ou tel mode d'action, les travaux pourront être faits mieux, plus vite et moins chèrement que par l'autre.

On dit bien, et cela est vrai, que, dans l'état actuel des choses, l'administration s'entoure de

trop de formalités, et semble se plaire dans une malheureuse complication de procédures. Mais il dépend d'elle de s'en affranchir. Un ministre des travaux publics a déclaré lui-même que cette réforme administrative était devenue indispensable. « Il serait nécessaire, disait M. Martin (du Nord) « le 8 mai 1839, d'apporter quelques changements « à l'organisation actuelle des ponts et chaussées. « Les plus grandes entraves résultent des formes « ordinaires de la comptabilité et des obstacles « que les ingénieurs rencontrent à chaque pas « dans les réglements existants et dans la hiérar- « chie actuelle.» C'est ce mode de procéder qu'un ministre belge caractérisait fort justement, selon nous, en disant qu'une pareille organisation était à la fois impuissante pour le bien, et impuissante contre le mal.

Sans doute on peut encore reprocher à l'administration; premièrement, l'absence complète de toute responsabilité personnelle, l'habitude de faire peser toujours sur un être collectif, le corps, les fautes ou le mérite des individus. Cela a pour effet d'annuler et de détruire le principal stimulant qui puisse agir sur le cœur de l'homme, l'amour de la renommée qui s'attache aux grandes créations, comme aussi la crainte de la honte qui suit les erreurs commises. Les travaux de l'admi-

nistration sont anonymes, ils ne devraient pas l'être. On peut reprocher en second lieu à l'administration cet amour exclusif de la centralisation, qui fait trancher par un conseil, siégeant à Paris, et juger de loin, sur pièces, souverainement, les questions les plus délicates, celles dont les ingénieurs n'ont arrêté la solution qu'après des études approfondies sur le terrain, la connaissance exacte des lieux, des faits, des prétentions de chacun. Que l'on surveille et dirige, rien de mieux, surtout si cette surveillance et cette direction peuvent avoir pour but et pour effet d'empêcher le gaspillage des fonds, par l'application d'un système d'économie et de simplicité bien entendues. Mais que l'administration attire à elle les affaires, grandes et petites, qu'elle traîne au pied de son tribunal, de tous les points de la France, tous les ingénieurs pour examiner leurs projets, qu'elle s'approprie leurs œuvres, ne leur laissant pas ainsi leur part de responsabilité, c'est là ce que nous ne saurions admettre.

Enfin, les réglements administratifs veulent que les marchés de matière, comme les cessions de travaux, soient toujours passés avec publicité et concurrence. Cela se conçoit. Dans notre pays, les contrats signés secrètement soulèvent toujours des défiances. Les intéressés, en faveur desquels

interviennent des transactions amiables, rencontrent d'autres intéressés qui, trompés dans leurs calculs, déçus dans leurs espérances, ne manquent jamais de semer alors les bruits les plus calomnieux contre les agents de l'autorité, et le public, de son côté, ne manque jamais d'accueillir ces calomnies. Les ingénieurs sont bien aises de mettre leur probité et leur honneur en dehors et au-dessus du plus léger soupçon, et pour cela rien de plus commode et de plus simple que de recourir aux adjudications. Mais ce système plus simple et plus commode est en même temps plus dangereux, surtout quand il n'y a pas et qu'il ne peut y avoir de concurrence sérieuse entre les fournisseurs. Ceux-ci en effet, dès qu'ils se voient sans rivaux, affranchis de la crainte qu'une affaire ne leur échappe, augmentent immédiatement leurs prétentions. Puis, dans un concours, chacun pouvant être admis moyennant le simple dépôt d'un cautionnement, il n'y a pas de garantie d'aptitude, ni de certitude de moralité de la part de ceux auxquels les travaux sont adjugés. Ce sont là des dangers d'autant plus grands que, dans la construction des voies de fer, les hommes assez intelligents et assez riches pour pouvoir prendre part utilement à de pareilles entreprises sont en très-petit nombre, et qu'il leur est facile, par

conséquent, de s'entendre, pour ne pas s'entre-nuire réciproquement, en se combattant.

A notre avis, le gouvernement devrait s'affranchir de la règle qu'il s'est imposée depuis longues années, en fait d'adjudications. Il devrait, dans chaque cas, pressentir, interroger les dispositions des capitalistes, examiner les offres amiables qui lui sont faites, et juger en toute liberté de l'opportunité qu'il peut y avoir à employer, au lieu du mode des concessions aux enchères, le mode de concessions de gré à gré.

Tous ces inconvénients, et d'autres qui ont été ailleurs signalés, sont incontestables. Mais, dans ces faits, il ne faut pas voir autre chose que ce qui s'y trouve, c'est-à-dire la preuve d'une organisation imparfaite. Puisque le mal est connu, le remède est facile à trouver. Quand on le voudra bien, tous les vices de cette administration disparaîtront. La lenteur que l'on reproche au gouvernement dans l'exécution des travaux nous paraît être la conséquence des mauvaises dispositions prises, bien plutôt que de la nature même des choses. Elle provient d'ailleurs, selon nous, principalement de l'insuffisance des fonds alloués d'ordinaire par le budget. Si l'on veut aller vite, il n'y a qu'un secret, qu'un moyen, c'est de faire que l'argent ne manque jamais au travail. Que les Chambres,

au lieu de marchander les crédits, réalisent ou rendent à tout instant réalisable le capital affecté à la construction des chemins de fer, et alors, pourvu que les ministres ne changent pas trop souvent et avec les ministres la direction imprimée aux travaux, pourvu que les ingénieurs ne soient pas trop souvent appelés d'un service à l'autre, pourvu que l'on introduise les réformes dont nous avons parlé plus haut, pourvu enfin que les circonstances politiques viennent en aide, on verra que l'exécution par l'État n'est pas moins rapide que l'exécution par l'industrie privée.

On dit bien, et cela est encore vrai, que les compagnies peuvent ou du moins pourraient être poussées, par leur intérêt mal entendu, à travailler légèrement, d'une manière mauvaise, de même que nous voyons s'élever sur nos places et dans nos rues des maisons construites avec une incroyable rapidité, mais qui souvent s'écroulent avant leur entier achèvement. Il faut toutefois remarquer 1° Qu'ici les travaux faits doivent durer autant que les concessions elles-mêmes, c'est-à-dire soixante à quatre-vingts ans; 2° Que les fonds consacrés au bon établissement des ouvrages d'art et de terrassement sont placés à un haut intérêt, puisque les frais d'administration et d'entretien diminuent alors dans une proportion considérable. Les compagnies ne l'igno-

rent pas; elles savent que, s'il ne faut pas de luxe dans les constructions de cette nature, il faut de la durée; elles opèrent en outre sous la haute et continuelle surveillance de l'administration publique. Que peut-on craindre dès lors? Quel'on ouvre la loi : n'a-t-on pas pris toutes les précautions imaginables contre les abus possibles de l'intervention des tiers intéressés dans la confection de ces travaux? N'a-t-on pas été jusqu'à stipuler la nature des matériaux dont il faudrait se servir, la forme et les dimensions des ouvrages à élever? Que veut-on de plus? On peut presque dire qu'il ne se met pas aujourd'hui une pierre sans l'autorisation expresse de l'administration supérieure. Est-ce que d'ailleurs les adjudicataires employés par l'État ne présentent pas aussi des chances de mal-façon, des inconvénients de même genre et à un égal degré? L'exécution par l'industrie privée n'est donc pas, quant à la solidité et à la durée des travaux, en principe et nécessairement inférieure à l'exécution par le gouvernement.

Quant aux reproches de prodigalité que l'on adresse à l'administration, et aux éloges que l'on adresse à l'industrie privée sur ses tendances économiques, sans doute des hommes prévoyants et sages, excités par leur intérêt personnel, peuvent, dans l'emploi d'un capital déterminé, et par d'habiles

combinaisons, épargner une partie de la dépense, cela est certain. Mais quand toutes les circonstances sont égales d'ailleurs, quand la source réelle des économies vraiment importantes est dans le choix des tracés et dans la conduite générale des travaux, et que les garanties de part et d'autre sont, sous ce double rapport, identiquement les mêmes, peut-on espérer, dans un des deux systèmes, des avantages notables que l'autre système ne permettrait pas de réaliser? Nous ne le pensons point. Il ne saurait pas y avoir à nos yeux un grand intérêt d'argent à agir d'une manière plutôt que de l'autre, lorsque le mode d'action est à peu près identique, et lorsque la valeur courante de la main d'œuvre et des matières est parfaitement égale dans les deux cas.

Si donc les compagnies travaillent, comme on l'a dit, plus promptement, plus économiquement, plus légèrement aussi que l'administration, cette observation n'a pas toute la portée qu'on lui attribue. Elle n'est vraie que dans de certaines limites, et c'est l'étendre, c'est la généraliser beaucoup trop, que de la croire capable d'exercer une influence nécessaire sur le choix même du mode d'exécution à préférer. Nous sommes d'une opinion absolument contraire. Il n'y a pas de raison suffisante à nos yeux pour que l'on exclue en principe plu-

tôt l'État que les compagnies, en se fondant sur les inconvénients et les avantages de leur intervention respective dans la confection même des chemins de fer. Ces inconvénients et ces avantages existent au même degré ou se balancent réciproquement. La valeur des deux instruments de travail est la même.

La question du meilleur système à adopter dans la création du réseau, pour être mise sur son véritable terrain, doit donc être envisagée uniquement, comme nous l'avons fait, sous deux points de vue principaux : 1° les besoins du présent, c'est-à-dire l'état des esprits, la situation du Trésor, les circonstances propres à chaque localité; 2° la préoccupation de l'avenir, que personne ne connaît, et que tout le monde doit par conséquent avoir grand soin de réserver.

Il est un raisonnement que l'on a souvent présenté, et qu'il nous sera facile maintenant de réfuter, c'est celui-ci. Le capital est aussi un instrument de travail. Les conséquences auxquelles nous sommes arrivé tout à l'heure sur l'identité des garanties que peuvent offrir au pays l'Etat et l'industrie privée, considérées dans leur application à l'exécution même des entreprises, ces conséquences sont-elles applicables à la formation du capital? Est-il indifférent pour la société que les

fonds soient tirés du Trésor ou de la caisse des compagnies? Examinons.

De quelque manière que l'on s'y prenne, dans l'un comme dans l'autre système, c'est toujours le public qui paiera les chemins de fer. Le gouvernement, comme l'industrie privée, viendront puiser les fonds à la même bourse, à la nôtre. Les concessions à des tiers ne sont pas autre chose en réalité que des emprunts, dont l'intérêt est payé par les consommateurs, au lieu d'être réparti sur la totalité des contribuables: voilà toute la différence qui existe. Le gouvernement trouve, dit-on, de l'argent à 4 %; les compagnies, dont le crédit est moindre, ne peuvent se procurer le capital à l'aide d'un si modique revenu. Donc il vaut mieux recourir au crédit de l'État pour la formation du capital qu'au crédit privé. Tel est le raisonnement que l'on fait, et auquel nous ne pouvons accorder l'importance qu'on lui attribue.

L'État construit un chemin de fer. Supposons qu'il le loue à des exploitants; la différence entre le prix du fermage et l'intérêt de l'emprunt constitue la perte ou le bénéfice du Trésor. (Nous ne parlons ici que des avantages directs, les avantages indirects étant les mêmes dans les deux cas.) Que font les compagnies? Elles émettent des actions, c'est-à-dire un signe représentatif de la

somme qu'elles doivent se procurer. Les souscripteurs versent leurs fonds en vertu des engagements qu'ils ont pris. Ces fonds sont prélevés par eux, soit sur leurs épargnes, soit sur des capitaux, qu'ils retirent d'autres placements productifs, pour les porter là où ils espèrent un produit plus considérable. Le chemin exécuté, ils l'exploitent. La différence entre le revenu provenant de l'exploitation et l'intérêt qu'ils percevaient précédemment, constitue leur perte ou leur bénéfice. On conçoit que d'un côté l'État, et de l'autre les compagnies puissent réciproquement faire des bénéfices inégaux, en raison de l'inégalité du crédit dont ils jouissent, si l'on considère ce motif à part et en dehors de toutes les autres conditions de l'entreprise. Mais ce n'est pas ainsi que l'on doit raisonner.

Dans l'intérêt de la communauté, de l'ensemble des contribuables, à quels signes, à quels caractères peut-on reconnaître les avantages de tel ou tel mode d'opérer? A ce signe seulement que les capitaux, de quelque manière qu'ils soient fournis, produisent un plus fort revenu dans un cas que dans l'autre, c'est-à-dire à la condition que la dépense de construction soit moindre, ou les frais d'exploitation plus économiques dans l'un des deux systèmes.

Laissons de côté l'exploitation, qui, dans notre

supposition, aurait lieu de la même manière dans les deux cas. Reste donc à comparer la dépense première de construction; mais nous avons démontré plus haut qu'elle serait à peu près la même, et que, s'il y avait quelque différence sur ce point, cette différence ne serait assurément pas en faveur du gouvernement. Où sont donc, dans l'intérêt social, quand on considère cet intérêt à son point de vue le plus général, le plus élevé, les avantages notables à attendre du mode d'emprunt qui sera suivi? où sont les considérations décisives qui doivent, à cet égard, peser dans la balance?

Elles n'existent réellement pas, et il y a, au contraire, une raison grave pour s'adresser simultanément au crédit public et au crédit privé. C'est que certains capitaux s'accommodent mieux d'une forme d'emprunt que de l'autre, témoins toutes les entreprises industrielles qui, malgré le discrédit dont sont frappées, à bon droit, la plupart de ces spéculations, trouvent toujours des fonds sur la place, même lorsqu'elles sont excessivement aventureuses et dénuées de bases raisonnables. N'a-t-on pas calculé qu'en 1838, il y avait en France plus de mille sociétés industrielles, représentant une somme de plus d'un milliard? Et pourquoi? parce que l'espoir des gros bénéfices est une séduction

puissante, surtout sur les petits capitalistes. Les petits capitaux, si nombreux dans notre pays, sont faciles à se laisser entraîner dans de pareils emplois, aussi bien qu'à s'effrayer de leur propre imprudence lorsqu'ils s'y trouvent entrés.

Que l'on regrette cette tendance d'une portion incorrigible du public, à chercher toujours des placements si aventureux, nous le comprenons; mais cette tendance ne peut pas être niée. Du moment qu'elle existe, c'est le devoir du gouvernement de chercher au moins à diriger, à régler à cet égard le bon emploi des fortunes modestes. Eh bien! nous le demandons, n'est-il pas plus moral et plus sage d'offrir aux petites épargnes des placements raisonnables, dans lesquels les pertes soient limitées ou par la garantie d'un minimum d'intérêt ou par tout autre moyen, des spéculations fondées sous le patronage et agissant sous le contrôle de l'État, que de les laisser s'aventurer dans des rentes d'Espagne, par exemple, ou dans des opérations plus chanceuses encore, dans lesquelles tant de fortunes sont déjà venues et viennent tous les jours s'engloutir.

Par toutes ces considérations, nous pensons que le seul, le véritable problème à résoudre peut et

doit se formuler de la manière suivante : Chercher le moyen le plus propre à combiner, dans la pratique, l'action gouvernementale et l'action des compagnies, non pas commanditées par le gouvernement, mais protégées et surveillées par lui.

CHAPITRE IV.

COMMENT DOIT-ON DISTRIBUER LE TRAVAIL ENTRE L'ÉTAT ET LES COMPAGNIES.

Nous avons déjà dit que l'intervention de l'administration dans le choix des tracés et dans la détermination de l'ordre de priorité des travaux était de droit. D'accord sur ce point, les opinions diffèrent sur l'étendue et sur la nature du rôle qu'il importe de faire jouer à l'État et aux compagnies. En 1838, la majorité des deux Chambres avait paru disposée à partager les attributions de la manière suivante : Exécution par l'industrie,

avec ou sans le concours du Trésor, des lignes qui peuvent payer, dès à présent, l'intérêt et l'amortissement du capital de création; exécution, par le gouvernement, des lignes trop peu productives pour être l'objet d'aucune spéculation privée. L'administration des travaux publics opposait, dès cette époque, au système de la Chambre un système complètement opposé. Elle voulait que l'on prît pour base et pour point de départ des attributions à faire entre les deux puissances créatrices, l'état actuel de leur force relative.

Les grandes lignes, disait M. Martin (du Nord), ministre des travaux publics, doivent être toujours confiées au gouvernement, agissant dans l'intérêt général et permanent du pays, non seulement à cause de leur importance politique ou commerciale, mais surtout à cause des difficultés inhérentes à leur exécution, difficultés qui dépassent les forces de l'industrialisme. Le domaine des compagnies doit être borné à la création et à la mise en valeur des lignes secondaires, des embranchements, qui exigent des capitaux moins considérables, et sont plus à la portée de l'esprit d'association.

Disons d'abord quelques mots de ces deux combinaisons. La dernière est évidemment, sous une forme différente, la reproduction du système que

nous avons déjà combattu. S'il est vrai que l'établissement du vaste ensemble de nos communications à la vapeur soit, avant tout, une question de temps et d'argent, on voit combien, avec une pareille répartition des rôles, il faudrait se résigner à attendre longtemps l'exécution des grandes lignes, qui exige, à elle seule, un effort de plus de quinze cents millions. Ainsi, cette pensée, en la supposant bonne en elle même théoriquement, n'est pas applicable dans la réalité.

Puis, les lignes secondaires sont destinées à relier entre elles les lignes principales. Comment songer à construire les unes avant l'époque où les autres, dont elles sont en quelque sorte le lien et le complément, seront achevées? N'est-ce pas là subordonner l'action des compagnies à celle de l'État, les forcer à attendre, pour commencer leurs travaux, que ceux du gouvernement soient terminés? Tout en ayant l'air de provoquer leur concours, de fait, ne rend-on pas ce concours impossible, du moins d'ici à de longues années?

On le rend impossible par une autre raison encore. Les capitaux se portent naturellement là où des chances de gain les appellent. A cette condition seulement ils se présentent. Or, lorsque le gouvernement se sera réservé l'exécution des lignes principales, des chemins, tels que ceux de Lyon,

du Nord, de Bordeaux, etc., etc., que restera-t-il, comme élément de spéculations, aux compagnies? Des voies qui, dans l'ordre de nos communications à la vapeur, occupent le même rang que nos routes départementales et communales dans le réseau de nos voies de terre, c'est-à-dire des lignes où la circulation est peu considérable, et à l'existence desquelles se rattache relativement un petit nombre d'intérêts. Y a-t-il là des chances de bénéfices assez grandes pour que l'on espère ainsi triompher des hésitations, des craintes des capitalistes? Nous ne le pensons pas. Personne ne sera disposé à entreprendre la création d'un chemin destiné à réunir des villes sans importance, éloignées de la capitale, et propre à satisfaire seulement à des besoins de localité.

Cette thèse ne va donc à rien moins, dans la réalité, qu'à exclure péremptoirement, si ce n'est en principe, du moins en fait, l'exécution des travaux par l'industrie privée.

Examinons maintenant le second système.

Il ne suffit pas, à nos yeux, qu'une opération de ce genre soit bonne ou mauvaise, pour que le gouvernement doive en retenir l'exécution ou la renvoyer aux compagnies. On dit à l'Etat : Concédez à des tiers l'exécution des lignes destinées à donner des produits probables, et chargez-vous de

construire avec vos moyens d'action les chemins qui ne promettent pas de dédommagements suffisants aux capitalistes, lorsque ces chemins, bien entendu, auront une importance politique, administrative, ou militaire, suffisante pour en motiver la construction.

L'avantage de cette répartition des rôles est d'organiser entre l'État et les compagnies une sorte de concurrence qui stimulerait l'un par l'autre. En donnant à chacun sa tâche, au lieu de confondre et de mêler les attributions, on éviterait les froissements, les embarras nés d'un contact trop immédiat. On verrait ainsi s'établir peu à peu une émulation heureuse et féconde, au lieu et place d'une détestable rivalité. On pourrait ainsi juger à l'œuvre la valeur des deux instruments de travail, et voir lequel mérite réellement la préférence, c'est-à-dire lequel opère le plus économiquement, le plus promptement, et le mieux.

Mais cette combinaison aurait aussi un inconvénient grave, il ne faut pas se le dissimuler. Ce serait d'appliquer les ressources du Trésor, c'est-à dire le principal des deux moyens d'action dont on dispose dans les circonstances actuelles, précisément aux chemins de fer les moins utiles, les moins fructueux, par cela même les moins urgents. Car l'utilité d'un chemin de fer, et par con-

séquent l'ordre de priorité qui lui appartient, peuvent, ainsi que nous l'avons dit, se mesurer assez exactement sur les produits qu'il donne, ou du moins sur les résultats prévus de son exploitation.

En confiant, par exemple, au gouvernement la création des chemins de fer de Paris à Strasbourg, et d'Orléans à Toulouse, et réservant aux compagnies l'exécution des chemins de Lyon, de Bordeaux et de Lille, si les compagnies ne se présentaient pas, ou voulaient imposer des conditions trop dures, ou se faisaient attendre un certain nombre d'années, les voies les plus nécessaires seraient justement celles qui seraient le plus longtemps ajournées.

Au lieu de chercher à indiquer d'avance le meilleur emploi et la meilleure distribution des forces créatrices dont on dispose, ne serait-il pas plus raisonnable d'interroger les faits, de bien s'entendre sur le but que l'on veut atteindre, et de marcher ensuite vers ce but, sans préoccupations de systèmes? Que veut-on? Construire mille lieues de chemin de fer. Quelle est notre situation? Le Trésor public ne peut pas suffire à cette dépense, ou du moins la mesure du temps qu'il emploierait à cette œuvre dépasserait toute limite de prévision raisonnable.

Qu'est-ce que le bon sens indique? C'est de

commencer par l'exécution des lignes les plus importantes, et, par cela même, les plus productives; cela est d'autant plus nécessaire que ce sont justement celles pour lesquelles on peut espérer l'aide des compagnies.

A quelles conditions le concours des compagnies sera-t-il possible? Autrement dit, à quelles conditions pourront-elles se procurer le grand, l'indispensable instrument de travail, les capitaux? là est toute la question.

Évidemment, elles ne peuvent agir aujourd'hui seules, abandonnées à elles-mêmes; nous en avons déjà expliqué le motif. Il faut donc que le Trésor public intervienne : comment interviendra-t-il?

CHAPITRE V.

DE L'INTERVENTION FINANCIÈRE DU TRÉSOR.

On a successivement présenté et débattu, dans le cours des dernières années, les différents modes d'intervention du Trésor qui pourraient être appliqués. L'un consisterait à garantir aux compagnies un minimum d'intérêt sur le capital de construction; un autre, à donner ou à prêter sur les fonds de l'État une somme fixée à l'avance; enfin le gouvernement pourrait prendre une certaine quantité d'actions pour son compte, et s'engager

à ne recouvrer sa part de produits que lorsque les intéressés auraient touché eux-mêmes un revenu net de tant pour cent.

Tous ces systèmes ont été examinés. Ils sont tous, sous des formes diverses, l'application d'une même pensée, le concours financier de l'État, avec ou sans redevance, déguisé sous tel ou tel nom. Nous ne voulons pas nous appesantir sur les avantages et les inconvénients qu'ils présentent. Ce serait revenir sur un sujet que nous regardons comme épuisé. Nous nous bornerons à dire que le mode d'action le plus convenable est celui qui, tout à la fois, est le moins onéreux pour nos finances, et conserve le mieux à l'administration cette position de supériorité, de dignité, dont elle ne doit jamais se départir dans ses relations avec les compagnies. C'est dire assez que, dans notre opinion, constituer l'administration actionnaire, de compte à demi avec des associés, supputant avec eux de compte à demi sa part dans les revenus, n'est pas une position qui nous paraisse bonne pour le gouvernement. Placée en dehors et au-dessus des intérêts qui s'agitent dans une sphère autre que la sienne, l'administration publique ne peut pas accepter une situation d'égalité avec des intérêts privés, se faire industrielle pour son

compte, entrer à son tour dans l'arène où se livrent les combats de l'industrie.

Les compagnies ne peuvent pas accepter davantage une condition qui les placerait en communauté d'intérêt avec un associé pour lequel les bénéfices directs de l'entreprise ne sont rien, les produits indirects, qui profitent à lui seul, sont tout, et dont la situation est telle que presque toujours son influence dominerait dans les résolutions sociales.

Quant aux trois autres systèmes, le prêt, la subvention, la garantie d'intérêts, tous peuvent être appliqués selon les termes et les circonstances; aucun ne doit être exclus.

Nous pensons seulement qu'en thèse générale, pour les chemins de fer destinés à donner de bons produits, la garantie d'intérêts est le mode de concours le moins onéreux pour le Trésor.

En effet, les compagnies avec lesquelles on traiterait sur cette base et dans cette hypothèse, n'ont ou n'auront, selon toute apparence, aucun besoin de recourir au crédit de l'État. C'est un appui moral et non un appui matériel qui leur serait donné.

La garantie d'intérêt appliquée aux lignes moins fructueuses a d'ailleurs pour effet, comme on l'a démontré avec raison, de limiter les pertes des as-

sociés, de préserver les compagnies d'une ruine complète, ce qui est juste, lorsque les travaux par elles créés sont d'utilité publique, et profitent à tout le monde. En tous cas, un secours échelonné avec le temps, variable, proportionné aux gains, nous paraît plus sensé, plus moral, qu'une allocation de fonds pure et simple, prêt ou subvention, sans rapport avec les chances plus ou moins fâcheuses des concessionnaires. D'une part, on offre ou on donne à l'aveugle, de l'autre, on promet un secours éventuel, modéré, comme il appartient en un mot de le faire à un gouvernement, qui retrouve, sous des formes diverses, des produits certains résultant de la création des voies nouvelles.

Enfin, nous ferons remarquer que la garantie d'intérêt est le remède le plus efficace que l'on puisse appliquer au mal qui nous travaille. Ce mal, nous l'avons déjà dit, c'est le manque de confiance. C'est l'incertitude de la dépense, c'est l'incertitude des produits qui préoccupe. Si de grandes lignes de fer déjà créées, comme celles de Manchester à Liverpool, ou de Birmingham à Londres, donnaient annuellement 10 p. 0/0 de revenus, les capitaux seraient plus hardis. Donc, offrir à la spéculation un placement sage, qui ne peut que gagner avec le temps, et qui ne peut pas

diminuer, une spéculation dans laquelle la mise de fonds est assurée, c'est agir directement sur la cause principale du mal dont nous souffrons; c'est remplir la condition première et indispensable à la réunion des capitaux, l'établissement d'un revenu. Aucun homme sérieux ne sera encouragé à mettre son épargne dans une opération d'un succès douteux, par cela seul que l'État, intervenant comme prêteur ou comme donateur, aura pris sa part de chances de l'entreprise. Tout homme sérieux, au contraire, voyant ses pertes limitées, ses chances de gain possibles ou probables, sera disposé à la confiance. La garantie d'intérêt nous semble donc, à tout prendre, le système le plus économique, le plus moral, le plus efficace, le moins lourd pour le Trésor, et enfin le plus juste, par cela même qu'il renvoie les charges à une époque où le pays et le Trésor auront profité des travaux.

La subvention, arbitraire de sa nature et dépourvue de bases certaines, sur lesquelle ont puisse asseoir une fixation équitable, doit être réservée uniquement aux lignes qui ne sont pas par elles-mêmes assez productives, pour donner un revenu proportionné au capital, et qui par conséquent ne sauraient être entreprises, dans aucun cas, par des concessionnaires à leurs risques et périls.

Ainsi, on a subventionné la ligne de Rouen au Hâvre, parce que les dépenses prévues n'étaient pas en rapport avec les revenus probables. La ligne projetée de Bordeaux à Bayonne et bien d'autres seraient dans le même cas. Mais il ne faut pas, comme on l'a proposé à une autre époque, employer ce moyen financier pour établir des tarifs inégaux sur les différents chemins en raison de leur importance ; car ce serait livrer le marché à certains producteurs, et en chasser violemment ceux qui pouvaient auparavant le leur disputer.

Enfin le prêt, fort usité en Angleterre et en Amérique, a un avantage évident, c'est de n'imposer en réalité aucun sacrifice au Trésor, si l'intérêt payé par la compagnie est égal au taux que l'État paye lui-même pour sa dette. On sait ainsi ce qu'on donne ; on le donne sur garanties. On n'engage que l'argent de l'État, on n'engage pas la responsabilité. C'est en même temps de tous les modes d'intervention, celui qui permet le mieux de laisser à l'industrie tout son ressort et toute sa liberté.

Mais si l'État a pris des sûretés et privilèges sur les produits de l'entreprise pour le payement de l'intérêt et l'amortissement de ses avances, les associés se trouvent primés par le Trésor, et cette primauté n'est guère de nature à les encourager,

dans le principe, à entrer dans une affaire; car si les deniers de l'État sont garantis, ceux de l'association ne le sont pas. Ils restent exposés à toutes les chances de l'avenir, et c'est précisément ce qui effraye.

Le prêt nous semble donc un secours moins propre à assurer la formation des compagnies nouvelles qu'à préserver d'une ruine complète celles qui existent déjà. En un mot, c'est plutôt un moyen d'empêcher la perte des entreprises formées, qu'un moyen de donner la vie à celles qui ne le sont pas encore.

CHAPITRE VI.

DU NOUVEAU MODE D'INTERVENTION DE L'ÉTAT DANS LES ENTREPRISES DE CHEMINS DE FER.

Les divers systèmes que nous venons de rappeler sont tous virtuellement admis par la loi du 11 juin dernier ; mais en même temps M. le ministre des travaux publics a proposé, non pas de leur substituer, mais d'appliquer simultanément un nouveau mode de répartitions des charges entre l'État et l'industrie privée. C'est ce mode sur lequel il importe de fixer notre attention.

Il consisterait, comme nous l'avons déjà dit, à

faire exécuter par l'État, à défaut de concessionnaires, les travaux d'art et de terrassement, et à laisser aux compagnies le soin de fournir les rails et le matériel de transports, avec la jouissance de l'exploitation pendant un certain nombre d'années.

C'est là une combinaison assurément fort ingénieuse. Elle fait disparaître une des causes principales de l'inquiétude du public, l'incertitude de la dépense, ou du moins elle la diminue beaucoup. Elle distribue convenablement les rôles : aux industriels, aux hommes d'affaires, ou laisse dans ce système le soin de passer les marchés, ce sont des transactions commerciales pour lesquelles leur expérience peut être utile ; au gouvernement, qui a une administration spéciale, organisée pour la confection des travaux, on confie le soin d'élever les ouvrages d'art. Enfin, à l'aide de cette intervention si large de l'Etat dans la dépense, il devient possible, soit de diminuer la durée des concessions, soit d'abaisser, si on le veut, les péages. Ce sont là, sans contredit, des avantages notables ; mais à quel prix les obtient-on ?

En apparence rien de plus simple que cette organisation du travail, en réalité rien de plus compliqué. Nous allons essayer de le démontrer.

Un chemin de fer est une machine qui se com-

pose de deux parties, la locomotive, et le chemin sur lequel elle roule. Ces deux parties sont solidaires l'une de l'autre. Ce sont deux fractions d'un même tout. Le poids, les dimensions de la locomotive étant donnés, la solidité, les dimensions du chemin lui-même en résultent. La forme, l'écartement des rails, la largeur de la voie, la résistance des ouvrages d'art, toutes ces conditions premières et fondamentales de l'établissement d'un appareil à vapeur destiné à la locomotion, sont liées indissolublement entre elles, et dépendent de la nature même des matières employées.

De là une première et grave conséquence. Mettre ces deux portions du même mécanisme dans les mains de deux constructeurs différents, c'est obliger ces deux constructeurs, pendant tout le temps du travail, à marcher côte à côte en parfaite harmonie, dans des rapports perpétuels et nécessaires. De même que, si l'on donnait à deux ouvriers à faire une même voiture, à l'un la caisse, à l'autre le train, ces deux ouvriers seraient obligés sans cesse de se consulter, de s'entendre, pour que chaque partie de leur ouvrage commun fût faite dans un même esprit, dans une même pensée. Nous n'hésitons pas à déclarer que ce bon accord entre l'industrie et l'administration, ainsi superposées l'une à l'autre, est absolument impossible.

Le génie administratif et le génie industriel sont trop divers par leur nature, leurs tendances, leurs dispositions, pour que l'on puisse arriver à cette harmonie complète, qui est une condition indispensable de succès dans l'accomplissement de pareils travaux. La lenteur hiérarchique, les formes solennelles, la raideur de l'un, contrastent trop avec la vivacité, la hardiesse, la mobilité de l'autre. Il y a ici trop d'idée fixe, de méthode, de règles; là, trop de mobilité, un besoin trop grand d'indépendance. L'administration est trop responsable devant les Chambres, et par suite elle s'entoure de trop de formes, de conseils, sa marche est trop lente, pour que ses allures puissent jamais se concilier avec celles qu'imprime à l'industrie ce besoin d'activité que rien n'arrête, ce besoin de liberté qu'elle éprouve, et cette confiance en soi qui est peut-être nécessaire pour la rapide et bonne exécution d'œuvres grandes et difficiles.

Non, on ne parviendra pas à faire vivre simultanément, en bon accord, sur une même ligne, pour l'exécution de la même œuvre, pendant cinq ou six ans, l'État et les compagnies Il y aura un contact trop immédiat, des relations trop fréquentes, trop intimes, pour que des conflits ne missent pas inévitablement chaque jour de cette co-exis-

tence forcée. Tôt ou tard les traités passés entre de pareils contractants seront résiliés par la force même des choses.

M. le ministre des travaux publics l'a certainement senti. Il a pu d'ailleurs se convaincre de la vérité de cette observation dans le cours même des négociations qu'il a entamées depuis quelques mois pour l'application de la loi nouvelle. Aussi a-t-il cherché, et a-t-il trouvé le moyen de lever cette objection. Il a reconnu, le *Moniteur* en fait foi, que le gouvernement serait amené, dans la plupart des cas, à traiter à forfait avec les compagnies fermières, pour qu'elles se chargeassent, moyennant un prix déterminé, non seulement de l'achat des rails et du matériel, mais aussi de la construction des travaux. Alors, les causes d'embarras disparaissant, les chances de conflits s'éloignent avec elles. C'est le seul procédé à l'aide duquel on puisse, en effet, appliquer la pensée de la loi.

Ce dernier système revient à donner aux compagnies une subvention, non pas en nature, mais en argent, équivalente aux trois cinquièmes de la dépense, et à leur garantir le remboursement des deux autres cinquièmes, à une époque déterminée, en fin du bail.

Assurément, si l'on ne trouve pas des capitaux

à de pareilles conditions, il faut dès aujourd'hui renoncer à en trouver jamais; il faut déclarer dès à présent l'impuissance complète de l'industrie privée; car on aurait à s'élever bien haut, dans le système, soit de la garantie d'intérêt, soit du prêt, soit de la prise d'action, en un mot de toutes les combinaisons successivement proposées, pour arriver à des avantages équivalents à ceux qu'il s'agit désormais d'accorder.

Cela est facile à prouver. Prenons en effet un exemple. Supposons un chemin de fer qui, ayant coûté 300,000 fr par kil., rapporte 12,000 fr., soit 4 0/0 de revenu. Dans cette hypothèse, la garantie d'intérêt promise par l'État n'eût entraîné aucune dépense pour le Trésor. Un prêt à 3 p. 0/0 de moitié du capital dépensé, ce qui serait énorme, éleverait de 4 à 5 pour 0/0 le revenu des concessionnaires, et la subvention proposée élève le même revenu de 4 à 8 p 0/0! On arriverait à des résultats analogues en faisant varier les chiffres que nous avons admis.

Il est vrai que l'on ne prétend pas imposer à l'Etat un pareil sacrifice sans obtenir en sa faveur une compensation. On compte fixer, dans les contrats nouveaux, soit des tarifs plus bas, soit une durée de concession moins longue, que dans les contrats précédemment passés. Ce serait là,

pour le gouvernement, le produit de ses capitaux. Voyons donc à combien d'années dans la durée de jouissance, à combien de centimes dans la détermination des tarifs correspond cette subvention de 175,000 fr. par kil. qu'il s'agit d'accorder? En d'autres termes, voyons à quels rabais les compagnies pourront consentir, en raison des fonds qui leur seront fournis par le Trésor?

Dans l'exploitation d'un chemin de fer, l'entretien et la réparation de la voie et des machines, les frais payables dans tous les cas par le chemin sur ses produits, prélèvent pour une circulation moyenne, telle que nous l'avons supposée précédemment, pour une circulation qui donne 4 pour 0/0 de revenu net, prélèvent au moins moitié des revenus bruts.

Si le tarif régulateur fixé par la loi est de 8 c. par kilomètre et par voyageur, (c'est le tarif du chemin de fer d'Orleans), 4 cent. 1/2 environ seront nécessaires pour acquitter les diverses dépenses d'exploitation. Les 3 1/2 c. restants, destinés à payer l'intérêt et l'amortissement du capital de construction, représenteront un revenu plus ou moins élevé, au-dessus ou au-dessous de 4 p. 0/0, suivant que la ligne sera plus ou moins productive. L'Etat, concourant pour moitié dans la dépense, et renonçant à sa part de produits, si le rabais porte

uniquement sur le tarif, pourra donc demander que les 3 1/2 c. destinés au service de l'intérêt du capital, soient diminués de moitié, c'est-à-dire réduits à 1 3/4 c. Les droits actuels de perception pourront donc, grâce à cette intervention financière du gouvernement, être abaissés de 8 c. à 6 c. 1/2., c'est à-dire être abaissés de vingt pour cent. C'est là le maximum de réduction auquel on puisse arriver. Et il est évident que dans la pratique on ne l'atteindra jamais ; car, d'une part, lorsque les compagnies traiteront, elles feront toujours valoir, contre un abaissement si considérable, les chances qu'elles courent en raison de l'incertitude existante sur le mouvement futur de la circulation, et par conséquent elles voudront se réserver un peu de marge ; d'autre part, les frais divers d'entretien et de traction dépassent quelquefois la proportion que nous avons précédemment admise. Eh bien ! pour les bonnes lignes, il est, selon nous, possible que cette réduction de 20 pour 0/0, en supposant même qu'on puisse la réaliser, ne soit pas un sacrifice réel de la part des compagnies. Le droit moyen de 8 c. (1) fixé par la

(1) Le péage est en moyenne de 10 c. sur le chemin de fer de Rouen par voyageur et par kilomètre.
de 8 c. sur le chemin de fer d'Orléans.
de 9 c. environ sur le chemin de fer de Saint-Germain.
de 7 c. sur le chemin de fer de Versailles.

loi n'est pas en effet, et n'a pas été jusqu'ici généralement appliqué par les concessionnaires existants, qui, aux termes de leur cahier des charges, sont libres de se mouvoir, comme ils l'entendent, au-dessous des tarifs légaux. Pourquoi n'a-t-on pas profité de ce maximum? parce qu'on n'a pas eu intérêt à le faire; parce que là, où la circulation déjà établie déjà existante, est un peu considérable, par une conséquence naturelle les moyens de transports ordinaires sont à bas prix. Or, les voies nouvelles, pour attirer à elles les voyageurs et les marchandises qui prennent habituellement les canaux ou les routes de terre, sont obligées alors forcément, et par le simple effet de la concurrence, de rester au-dessous des limites qu'elles demandent au gouvernement de leur assigner. Aujourd'hui, par exemple, on va, par de mauvaises voitures il est vrai, mais on va de Paris à Étampes pour 1 f. 50 c. et d'Étampes à Orléans pour 1 f. 60 c., total : 3 f. 10 c. Croit-on que le chemin de fer, parallèle à la route de terre, où les transports s'effectuent à ce prix, puisse appliquer son tarif de 9 francs? Assurément non. La compagnie de Saint-Germain ne touche en moyenne que 6 c. par voyageur, et la loi lui permettrait d'en recevoir 9. Il en est de même de la compagnie de Versailles, et de celle de Strasbourg. Que va t-on donc faire? on va, pour

les bonnes lignes du moins, et ce sont les seules que l'industrie privée puisse consentir à entreprendre, surtout dans les circonstances actuelles, obtenir des compagnies, à prix d'argent, une concession apparente, qui n'aura rien de réel, et, par un sacrifice bien lourd pour le Trésor, faire faire légalement ce que la nature des choses eût amené les compagnies à faire par la seule impulsion de leur intérêt bien entendu. Voilà pour le premier point.

Examinons maintenant quelle peut être l'influence de la subvention de 175,000 f. par kilom. sur l'abaissement de la durée des concessions?

Lorsqu'on veut apprécier les conditions que l'Etat peut, à cet égard, obtenir par suite de sa mise de fonds dans la communauté, il faut, à l'aide du calcul des annuités, savoir ce que vaut par elle-même la durée plus ou moins longue de jouissance accordée à une compagnie. Supposons qu'il s'agisse de percevoir une somme de mille fr., et cherchons quel est le capital que cette annuité représente, l'intérêt de l'argent étant, par hypothèse, de 5 p. %.

(1) Mille francs payables dans	1 an valent aujourd'hui	952,3810
—	2	907,0295
—	3	863,8338
—	4	822,7025

—	5	783,5262
—	6	746,2154
—	7	710,6813
—	8	676,8394
—	9	644,6039
—	10	613,9133

En réunissant ces différentes sommes, on trouve que la valeur actuelle d'une annuité de 1000 fr., payables pendant dix années consécutives est de 7721,7313

Qu'en supposant la même annuité payable de 11 à 20 ans, sa valeur actuelle est de. 4740,4756

id.	—	de 21 à 30	2910,2408
id.	—	de 31 à 40	1786,6354
id.	—	de 41 à 50	1096,8390
id.	—	de 51 à 60	673,3642
id.	—	de 61 à 70	413,3974
id.	—	de 71 à 80	253,7839
id.	—	de 81 à 90	157,8013
id.	—	de 91 à 100	95,6187

Ainsi, réduire de cent à cinquante ans la durée du paiement d'une annuité de mille fr., c'est faire une diminution de 8 p. % seulement sur le capital correspondant à cette rente viagère; c'est ramener ce capital de 20,000 fr. à 18,255 fr. Réduire la durée de cent à trente ans (soit des deux tiers), c'est apporter dans ce même capital une diminution de 22 pour % seulement.

(1) *Extrait du recueil des tables, à l'usage des ingénieurs*, par Genyès (page 216).

Maintenant si l'on groupe les chiffres de ce dernier tableau par périodes de 10, 20, 30 ans, et ainsi de suite, on peut avoir la valeur actuelle de l'annuité, payable pendant ces différents espaces de temps, et l'on arrive aux résultats compris dans le tableau suivant :

DURÉE ans époques.	CAPITAL ACTUEL représentant au taux d'intérêt de 5 0/0 la valeur d'une annuité de 1000 fr. payables pendant les époques correspondantes.	RAPPORT DU CAPITAL représentant la concession d'une annuité pendant une durée de temps variable, relativement au capital correspondant à une concession d'une annuité perpétuelle.	DIFFÉRENCE entre la concession temporaire d'une annuité et la concession perpétuelle, celle étant 1.
10 ans	7,721 73 fr.	0,386	0,614
20	12,442 21	0,623	0,377
30	15,372 45	0,769	0,231
40	17,159 08	0,858	0,142
50	18,255 92	0,913	0,087
60	18,929 29	0,946	0,054
70	19,342 68	0,967	0,033
80	19,596 47	0,980	0,020
90	19,754 27	0,988	0,012
100	19,849 92	0,994	0,008
perpétuelle.	20,000 »»	1,000	» »»

Eh bien ! quelle est la base des contrats passés entre le gouvernement et les compagnies pour l'exécution de travaux, tels que canaux et chemins de fer ? C'est l'abandon pendant une certaine période de temps du revenu de ces voies de transport. C'est donc une annuité variable suivant les lieux et les circonstances, mais qui peut toujours être représentée, à l'expiration du délai convenu, par un revenu moyen, auquel le précédent calcul

est entièrement applicable. De là, on peut déjà conclure que la durée de la concession a réellement, à l'origine de la société, une assez faible influence sur la valeur du capital engagé dans la spéculation. Mais tâchons de préciser cette influence, et pour cela cherchons à évaluer, en nous plaçant dans le système de la loi, le taux annuel du fond d'amortissement qu'il sera nécessaire de mettre en réserve, selon les diverses hypothèses que l'on peut faire sur la durée du bail.

Voici un chemin de fer exécuté, moitié par l'État, moitié par l'industrie privée. L'État abandonne l'intérêt des fonds qu'il a fournis, et demande en compensation une diminution dans la durée de la jouissance par lui concédée. Le kilomètre de voie a coûté par exemple 300,000 fr.; nous supposerons pour plus de simplicité que la compagnie ait fourni la moitié de la dépense, soit 150,000 fr.; nous admettrons enfin que le chemin soit établi dans des conditions raisonnables, que la circulation soit en rapport avec le capital engagé et avec les frais généraux, c'est-à-dire que les tarifs donnent un revenu de 5 pour 0/0 net, soit 15,000 fr. par kilomètre. L'État ne réclamant rien pour son compte, la compagnie touchera intégralement chaque année ces 15,000 fr., c'est-à-dire une annuité de 10 pour 0/0.

Ce revenu moyen étant donné, voyons dans quelle proportion il viendra à varier, lorsque l'on fera varier la durée même de la concession. Avec une concession de cent ans, la somme à prélever annuellement, pour le service de l'amortissement, sera de 4 c. pour cent francs, ce qui laissera disponible comme intérêt annuel. 9 96 0/0.

Avec une concession de 70 ans, l'amortissement sera de 20 c. 0/0, et le revenu net de 9 80 0/0.

Avec une concession de 50 ans, on aura, d'une part, 0 fr. 50 c. pour 0/0, de l'autre, 9 50 00.

Avec une concession de 30 ans, on aura, d'une part, 1 f. 50 c. pour 0/0, et de l'autre, 8 50 0/0.

Ainsi le bénéfice de la compagnie, même avec une concession réduite, quant à la durée, des deux tiers, est encore de 8 1/2 pour °/₀, ce bénéfice étant 10 pour une concession perpétuelle.

Cela posé, il est facile de démontrer deux choses, 1° qu'aucune compagnie ne consentira à accepter des baux de moins de 30 ans ; 2° que les avantages retirés par l'Etat, en échange de son apport de fonds dans la communauté, sous forme de réduction dans la durée des baux, seront, dans le cas qui nous occupe, à peu près illusoires, ou du moins

sans rapport avec les sacrifices que le Trésor se sera imposés.

Nous disons d'abord qu'il ne faut pas se flatter de trouver des fermiers prêts à souscrire à des engagements pour une période de moins de trente ans. En effet, on ne place pas des capitaux considérables dans une affaire, on n'avance pas des millions pour une spéculation qui présente toujours des chances plus ou moins aventureuses dans l'avenir, sans s'assurer avant tout une jouissance un peu prolongée. La durée d'un bail est proportionnée naturellement à l'étendue des risques futurs et à la quotité du capital fourni par l'exploitant. Il faut que les produits des bonnes années couvrent autant que possible les pertes des années mauvaises, et plus il y a de chances à courir, plus on veut et on doit avec raison réserver en sa faveur le bénéfice du temps. Si cela est vrai en thèse générale, à plus forte raison cela est-il vrai pour les spéculations qui consistent dans l'affermage des chemins de fer. Car tout le monde sait que, pendant le cours des premières années, l'exploitation des meilleures lignes à vapeur est rarement fructueuse. Les recettes sont faibles dans le début, elle vont ensuite toujours en croissant. Il en est des chemins de fer comme des ponts suspendus, et en général de toute espèce de moyens de communication. Les produits en augmentent

nécessairement avec les années de jouissance. Il faut que les habitudes se créent, que l'expérience se forme, pour que les revenus, d'une part, en raison des habitudes prises, et les dépenses, de l'autre, en raison de l'expérience acquise, atteignent leur niveau. Dans cette situation, ne serait-ce pas commettre une haute imprudence, que d'accepter des baux à court terme! Ne serait-ce pas s'exposer à être dépouillé de sa jouissance, précisément le jour où cette jouissance pourrait commencer à offrir des bénéfices longtemps attendus?

Notre conviction est que la durée des baux souscrits par des tiers ne sera pas moindre de trente années.

Eh bien! pour les bonnes lignes, nous disons que cette réduction de soixante et dix années, relativement à la durée des concessions centenaires ou perpétuelles (ce qui est à peu près la même chose, quant à l'amortissement), ne sera pas un sacrifice réel de la part des compagnies. Nous venons en effet de démontrer que le fonds d'amortissement ne croît pas, dans une proportion aussi considérable qu'on se l'imagine, avec le nombre des années réduites. L'effet matériel produit par cette mesure sera donc à peu près insignifiant; et quant à l'effet moral, le public ne nous paraît pas attacher, de nos jours, une grande importance à la

longueur plus ou moins considérable des baux, au delà d'une certaine limite de temps. Une jouissance de trente ans ou bien une jouissance de quarante, cinquante, soixante années, est au fond assez indifférente à la plupart des capitalistes. Voici pourquoi. On sait d'abord que les Chambres ne refusent jamais une certaine prolongation de jouissance aux compagnies qui peuvent motiver les demandes de ce genre sur des souffrances réelles, parce que cela ne coûte rien au Trésor. Bien des exemples attestent ce fait. Il est évident ensuite, qu'à l'époque où nous vivons, lorsqu'une si grande mobilité affecte toutes choses autour de nous, on ne fait pas de projets pour un avenir éloigné. On ne s'inquiète guère de ce qui peut se passer au-delà de la vie moyenne. Une jouissance de trente à quarante ans suffit donc à tous nos besoins.

Ainsi les compagnies n'auront pas réellement à souffrir de la réduction dans la durée des baux, ni quant à l'effet moral, ni quant à l'effet matériel produit.

En résumé, nous voici donc amenés aux conséquences suivantes.

Les tarifs légaux sont des maximums, que l'on applique peu sur les bonnes lignes. Dans notre opinion, il est bon de les maintenir à leur taux actuel, parce qu'ils sont en moyenne et pour les

lignes ordinaires, modérés. En supposant qu'on diminue les péages, comme compensation des fonds fournis par l'État, cette diminution, qui n'atteindra pas 1 c. 1/2, sera probablement insignifiante dans la pratique pour les compagnies en possession de lignes fructueuses.

Quant à la durée des baux, nous ne pouvons pas admettre une jouissance inférieure à celle de trente années; et, selon nous, le sacrifice qui en résulte pour les fermiers, est une compensation très-insuffisante des charges supportées par le Trésor.

De là résulte enfin que la loi, ainsi appliquée, pour les chemins de fer présentant des chances de succès, les seuls que les compagnies puissent raisonnablement entreprendre, offrira aux capitalistes des probabilités inespérées de bénéfices. Nous ne nous en plaignons pas. Seulement nous sommes forcés d'en conclure que les chemins de fer, ainsi exécutés, seront plus onéreux au pays que si l'on avait eu recours à d'autres modes d'intervention du Trésor, tels que la garantie d'un minimum d'intérêt de 4 p. %, ou un prêt modéré. Nous sommes forcés par conséquent de dire qu'il ne faut pas se hâter de conclure, à ce prix et sous cette forme, des contrats qui engagent l'État, car nous pourrions le regretter un jour. Ce mode d'action, disait M. le ministre des travaux publics, est la

règle; les autres formes que peut emprunter l'appui du gouvernement, sont l'exception. Nous lui rappellerons combien de critiques amères, et souvent injustes, ont soulevées les combinaisons financières de 1822, et nous lui dirons : Craignez pour l'avenir des récriminations du même genre, craignez que l'on ne vous reproche, plus justement, un jour d'avoir légué au Trésor des charges énormes, et cela pour arriver à un abaissement insensible dans les tarifs, ou à une réduction plus indifférente encore dans la durée des baux.

Dans notre pensée, le seul moyen d'appliquer d'une manière raisonnable le nouveau système de la loi serait, tout en maintenant des maximums de tarifs rémunérateurs, de demander au fermier un prix de bail variable suivant la valeur des différentes lignes, et suivant les conditions de temps et de péages qui auront été stipulées entre les parties.

On ne peut pas toutefois exiger, en ce moment, une redevance fixe et annuelle, payable dans tous les cas à l'État. Quelque modérée qu'elle fût, les esprits aujourd'hui s'en effraieraient, et probablement on ne l'obtiendrait pas. Les compagnies ne consentiraient point, dans l'état actuel de défiance et de timidité des capitaux, à une clause par laquelle les prix de fermage dus au gouvernement seraient

prélevés avant toutes autres dépenses sur le plus clair de la recette. On ne croit pas assez aux produits des chemins de fer en France, pour qu'une pareille condition fût acceptable et acceptée.

Le seul moyen de concilier les divers intérêts en présence, et ceux de l'Etat et ceux des compagnies, serait, à notre avis, de laisser les fermiers prélever sur les revenus nets, pour les fruits de leur travail, tant pour cent des fonds par eux versés, et de partager ensuite l'excédant, au-delà de ce tant pour cent, entre le Trésor et les tiers, dans des proportions déterminées. La confiance ainsi pourrait renaître, et se relever peu à peu. Cette combinaison de la garantie d'intérêt et de la subvention en argent pourrait produire, selon nous, les résultats les plus favorables.

En cas d'insuccès, les compagnies toucheraient intégralement les faibles revenus provenant de l'exploitation; l'Etat n'aurait que les revenus indirects. En cas de succès, au contraire, le gouvernement ne serait pas dupe; il aurait sa part des bénéfices directs, et les bénéfices indirects qui, dans tous les cas, ne sauraient lui manquer. Faisons quelques hypothèses différentes, pour rendre plus saillants les résultats à attendre de l'application de ce mode de location.

Si le chemin de fer rapporte 2 0/0, c'est-à-dire

6000 fr. par kilomètre (dont le prix est estimé à 300,000 fr.), si l'on suppose que les actionnaires touchent, avant tout, 4 pour 0/0 des fonds par eux versés, ils devront prélever sur les recettes pour l'intérêt du capital la somme de 6,000 fr. Dans ce cas ils n'auront point de bénéfices, et l'État point de revenu direct.

Si, au contraire, le chemin rapporte 3 0/0, soit 9,000 fr. par kil.

Les actionnaires toucheront.	6000 fr. à 4 0/0	7500 fr. ou 5 0/0.
Moitié des bénéfices.	1500 fr.	
L'État.	1500 fr. soit 1 0/0.	

Si le chemin de fer rapporte 4 0/0 de revenu net, c'est-à dire 12,000 fr. par kil. de voie exécutée, au prix de 300,000 fr. :

Les actionnaires toucheront 4 0/0 sur 150,000 fr. de capital.		
Soit	6000 fr.	9,000 fr. ou 6 pour 0/0.
Moitié des bénéfices	3000	
L'état touchera moitié des bénéfices	3000, soit 2 pour 0/0.	

Si le chemin rapporte 5 pour 0/0, en faisant le même calcul, on trouvera que les compagnies auront 7 pour 0/0, et l'État 3 pour 1 /0.

Si le chemin rapporte 8 pour 0/0, les compagnies auront 10 pour 0/0, l'État 6 pour 0/0 des fonds réciproquement versés.

Au delà, les bénéfices des compagnies deve-

nant plus considérables, la durée des concessions pourrait être diminuée, de manière à forcer le concessionnaire à grossir la somme annuellement affectée à l'amortissement.

En un mot, dans ce système, la part proportionnelle des deux associés, dans la distribution des revenus, est inégale, mais au moins l'État a la sienne, il n'est pas complétement à découvert de ses avances.

Si l'on n'agit pas de la sorte, si l'on n'exige pas des prix de fermages en retour des sommes fournies par le gouvernement, c'est en vain que le dernier paragraphe de l'art. 2 permet de recourir aux diverses combinaisons financières jusqu'ici connues, pour obtenir l'aide des compagnies. Les compagnies ne se présenteront point, ou du moins elles ne consentiront plus à la garantie d'intérêts, au prêt, ni à la prise d'action. Elles n'accepteront qu'un mode de concours, celui de la loi nouvelle. Tout le monde voudra avoir cette prime de cinquante à soixante pour cent que l'administration viendra offrir à tous, moyennant des concessions plus apparentes que réelles, soit sur les tarifs, soit sur la durée de la jouissance. Les autres formes d'intervention, moins onéreuses au Trésor, présentant comparativement des chances moins belles de bénéfice, seront par cela même re-

poussées. Ainsi, le système d'exécution des travaux publics, proposé dans ces derniers temps, ne serait pas seulement une mesure exceptionnelle, un remède momentané, appliqué à des souffrances passagères; il deviendrait, par la pente inévitable des choses, la forme de concours habituelle, permanente, à laquelle on serait obligé de recourir toutes les fois qu'on voudrait faire appel à l'industrie privée.

Dans l'hypothèse où nous raisonnons, de qui pourrait provenir, en effet, l'initiative de la demande d'un prêt, par exemple? Est-ce de la part des compagnies? mais nous venons de démontrer qu'elles auraient un intérêt absolument contraire. Est ce de la part de l'État? mais le gouvernement, en substituant ce principe à tous les autres dans le dernier projet de loi, en l'adoptant seul d'abord, puis avec des modifications consenties à regret, en le défendant chaudement et à outrance, a manifesté sa pensée de manière à ce qu'il ne soit plus possible de s'y tromper; et il est permis, sans offenser l'administration, de la croire aujourd'hui suspecte de quelque partialité en faveur de son œuvre. Il s'agit donc, en réalité, dans la pratique ainsi comprise, ainsi entendue, d'introduire un procédé nouveau d'exécution, qui sera partout généralisé, au grand détriment de

nos finances. C'est là le danger, contre lequel il faut soigneusement que les Chambres se tiennent en garde. C'est en même temps, le motif qui nous a fait si vivement insister sur la nécessité de redevances annuelles, échelonnées d'après les revenus mêmes des chemins.

Ainsi, en résumé, de deux choses l'une : ou l'administration donnera, comme subvention en nature, les travaux faits, les terrassements et les maçonneries achevés par ses soins, et dans ce cas, nous osons lui prédire qu'elle reconnaîtra elle-même l'impossibilité pratique de suivre longtemps une si mauvaise voie ; les faits et l'expérience compléteront bientôt la démonstration que nous avons essayé d'en donner ; ou bien, le gouvernement fournira en argent, comme subvention, la valeur présumée des travaux qu'il laissera aux compagnies le soin d'exécuter ; et alors nous n'hésitons pas à déclarer que ces subventions, si considérables pour nos principales lignes, comme celles de Lyon, du Nord, et de Bordeaux, ne devront pas être accordées, sans qu'en même temps on stipule des redevances éventuelles, prélevées sur le revenu, après paiement fait aux fermiers de tant pour cent d'intérêt des fonds par eux versés.

CHAPITRE VII.

DE LA NÉCESSITÉ DE FAIRE VARIER LA FORME ET LA QUOTITÉ DES SECOURS DONNÉS PAR L'ÉTAT.

Si le crédit de l'industrie est défaillant, si le crédit de l'État est, au contraire, solide et grand, il ne faut pas se dissimuler néanmoins que la situation de nos finances, les circonstances politiques dans lesquelles nous nous trouvons placés, nous font une loi de chercher à diminuer l'énorme capital à demander au Trésor pour exécuter nos mille lieues de chemins de fer. Laissant là les questions théoriques et les diversités de système, prenons les

faits. Pour construire notre réseau, il faut nous procurer de douze à quinze cents millions. C'est là de toutes les difficultés la plus grande, c'est celle que l'on doit d'abord s'efforcer de lever. Nous commençons nos travaux en présence d'un déficit de huit cents millions et de toutes les nécessités que révèlent l'état de nos routes, de nos canaux, de notre matériel de guerre, de notre marine, et, pour tout dire en un mot, le chiffre croissant du budget. Si donc on veut abréger l'œuvre longue et laborieuse qui consiste dans l'établissement de nos communications à la vapeur, il faut obtenir l'aide de l'esprit d'association. Cette nécessité, ou du moins la convenance d'agir ainsi, étant reconnue, il faut, tout en ménageant l'avenir, savoir accepter les exigences qui résultent de cette coopération forcée de l'industrie, exigences qui sont de deux sortes :

1° Des tarifs raisonnablement rémunérateurs.

2° Une certaine ingérence des tiers dans l'administration, l'organisation, et l'établissement d'un service consacré à l'utilité de tous.

Il serait, en effet, absurde et contradictoire de reconnaître que l'intervention des compagnies nous est nécessaire, et de repousser en même temps les seules conditions auxquelles cette intervention soit possible et réalisable.

Nous osons dire que la forme et la quotité des secours donnés par l'État sont nécessairement variables suivant les circonstances politiques et industrielles, suivant la nature et la disposition des esprits auxquels on s'adresse, et qu'il est impossible de se tracer à cet égard une règle invariable.

Le temps n'est pas loin où personne en Angleterre, dans ce pays si riche et si industrieux, personne ne voulait s'associer à M. Pease pour achever le chemin de Darlington, qui donne en ce moment plus de 10 p. % de revenu.

En France, nous n'avons pas aujourd'hui, plus qu'en Angleterre alors, une idée bien favorable des placements de cette nature. Nous ne croyons pas aux spéculations de chemins de fer; nous ne croyons pas qu'elles reposent sur une base sérieuse. Cette opinion se fonde beaucoup moins sur des faits que sur des impressions; elle résulte beaucoup plus du cours des actions, que de la réalité. Il est certain néanmoins qu'on trouvera plus difficilement, sous la forme d'actions émises, des prêteurs maintenant, que dans deux ou trois années peut-être, et qu'ils mettront des conditions plus onéreuses à leur concours. De même que le gouvernement, lorsqu'il fait des emprunts, et qu'il se trouve en présence de circonstances graves, ne contracte pas

au même taux que lorsque les circonstances lui sont en aide.

Mais ces faits sont-ils durables ? doit-on s'en étonner ? Nous les croyons passagers, et nous disons qu'ils sont naturels.

Dans l'établissement de toute industrie nouvelle, il y a, en effet, deux phases qu'il faut successivement parcourir et soigneusement distinguer l'une de l'autre, celle des conjectures et celle de l'expérience. Nous avons parcouru la première, nous allons entrer bientôt dans la deuxième. Sachons attendre. Les impressions nées de la crise actuelle passeront. L'expérience viendra calmer les terreurs, les préjugés, éclairer les esprits. Le cours des actions pendant la durée des travaux ne signifie rien, puisqu'il repose sur de simples présomptions Tous les rail-ways de la Grande-Bretagne, y compris celui de Liverpool à Manchester, ont été, pendant leur construction, cotés au-dessous du pair. Les hommes sérieux ne doivent concevoir aucun souci d'un fait aussi simple, ils ne doivent pas s'étonner que des valeurs improductives par elles-mêmes soient soumises à toutes les fluctuations d'une opinion mobile, capricieuse, et trop souvent peu éclairée.

Mais, après les jours de découragement, se produisent les réactions en sens contraire. Il suffit d'une spéculation heureuse pour effacer, détruire,

et changer de fond en comble les dispositions du moment. Viennent les bénéfices, et l'argent reparaît; il afflue, il coule de toutes parts ; il est aussi abondant, qu'il était rare lorsque les bénéfices ne se montraient pas.

Les conditions à formuler dans les contrats entre l'État et les compagnies dépendent donc des circonstances. Nous avons dit qu'elles dépendaient aussi des personnes avec lesquelles on traitait. Il y a, en effet, diverses natures de capitaux. Il y en a de timides, et qui veulent surtout être rassurés ; il y en a de hardis, et qui demandent surtout des chances de gain, au risque de courir de plus grandes chances de perte. Le mode d'intervention du Trésor peut donc et doit nécessairement, pour s'appliquer aux divers besoins, être essentiellement variable. Tous les systèmes, prêts, garanties, subventions, avec ou sans redevances, sont également bons à nos yeux, également admissibles, lorsqu'ils concilient, dans une juste mesure, les intérêts de l'État et ceux des compagnies, lorsqu'ils atteignent le but principal, sur lequel on doit, selon nous, tenir toujours les yeux fixés, le but de faire concourir à l'œuvre commune la plus grande masse possible de moyens d'action et la plus grande variété de ressources.

Laissons donc, et cela est sans danger, les com-

paguies choisir le mode d'intervention qui leur conviendra le mieux, qui les tentera le plus, sans nous faire à cet égard d'idées fixes.

Que l'administration se réserve le droit de surveillance et de contrôle, tant sur l'exécution que sur le mode d'exploitation des travaux; qu'elle s'applique à bien choisir les tracés, et à bien fixer l'ordre de priorité appartenant aux différentes lignes, telle est la règle de conduite qu'elle doit dans tous les cas s'imposer. Puis, à défaut de l'industrie privée, qu'elle exécute, non pas les lignes improductives, mais les premières parties de chacune des lignes les plus importantes dans le classement ordonné.

Dans la situatiou où nous nous trouvons, lorsque les circonstances paraissent actuellement défavorables, traiter avec des compagnies, ce serait s'exposer peut-être à rencontrer des exigences qui, plus tard, ne se manifesterout pas. Il convient donc d'user aujourd'hui de réserve et de circonspection; d'attendre qu'un seul chemin de fer existe, (et il en existera probablement deux au 1er mai prochain); qu'il donne de beaux bénéfices (et il est très-permis de le penser,) qu'un seul fait de ce genre parle aux yeux de la multitude, et il n'en faudra peut-être pas davantage pour que la situation

devienne meilleure, et que les prétentions exagérées tombent.

Agir avec prudence, ce n'est pas, du reste, s'abstenir, et nous verrons bientôt dans quelle mesure, et comment il serait aujourd'hui convenable de procéder.

Nous ne savons nullement ce que l'administration se propose de faire. Mais nous soupçonnons, et cela est fort naturel, qu'elle n'est pas disposée à se dessaisir aisément de l'exécution des grandes lignes de chemins de fer par l'État. C'est là, en effet, l'objet avoué de ses plus vifs désirs. C'est là le but qu'elle poursuit avec persévérance depuis dix ans. Eh bien! voyez le danger qu'il y a à ériger en doctrine la prépondérance nécessaire de l'action gouvernementale pour l'exécution des travaux publics. Si l'administration, par prudence et non par système, s'abstient momentanément de recourir à l'industrie privée, les compagnies pourront croire, et penseront qu'elles sont l'objet d'un mauvais vouloir continu, permanent, et qu'elles rencontreraient, dans leurs rapports avec l'État, des difficultés sans cesse renaissantes, si elles entreprenaient de coopérer, pour leur compte, à l'œuvre commune. De sorte qu'au lieu de se relever, de se ranimer, l'esprit d'association restera débile, timide, languissant. On n'osera pas en-

trer en lutte avec l'État, que l'on croira décidé à agir seul, et lui proposer dans l'accomplissement de sa tâche un concours qu'on craindrait de voir mal accueilli. Il y a donc autre chose à faire pour obtenir la formation des compagnies, pour leur donner confiance et courage, il y a autre chose à faire que de leur prêter les fonds ou le crédit du gouvernement. Il y a aussi, indépendamment de l'intervention financière, une intervention morale à exercer ; c'est ce dernier point que nous allons examiner maintenant.

CHAPITRE VIII.

DES MODIFICATIONS A INTRODUIRE DANS LES ACTES DE CONCESSION, ET DANS LES RAPPORTS DE L'ADMINISTRATION AVEC LES COMPAGNIES.

Les rigueurs, au moins inutiles, des premières conventions faites avec les compagnies ont été adoucies en 1840. Les conditions, qui avaient été stipulées à une époque où bien des illusions existaient au sein des chambres sur la puissance industrielle, les clauses qui avaient justement alarmé les esprits, ont été remplacées par des clauses et conditions nouvelles. La loi du 14 août 1839 a donné au gouvernement la faculté de modifier

les contrats existants dans toutes les dispositions relatives à l'exécution proprement dite des travaux, aux dimensions des ouvrages d'art, à la fixation des pentes, des rayons de courbure, du nombre et de l'espacement des voies, et enfin à l'indication des points intermédiaires des tracés.

Lorsqu'on analyse les nombreux articles insérés dans les cahiers des charges, et à peu près identiques pour toutes les compagnies, on voit qu'ils renferment deux ordres de dispositions distinctes: les unes, qui, par leur spécialité, leur nature, appartiennent au domaine administratif, ce sont celles que nous venons d'énumérer; les autres, qui, par la généralité et l'importance des intérêts auxquels elles se rattachent, sembleraient plus naturellement placées dans le domaine de la loi; ce sont les questions de tarif (le tarif, en effet, est un impôt), et celles qui concernent le droit de propriété, la sûreté des voyageurs, l'interdiction des monopoles, la pénalité, etc., etc.

Notre intention n'est pas de nous livrer ici à l'examen détaillé de ces diverses questions, que l'on trouve mêlées et confondues, sans ordre et sans classification, dans les contrats passés avec les compagnies. Nous nous contenterons d'exprimer un vœu: c'est que, après avoir tracé nettement la ligne de démarcation qui sépare les deux natures

de dispositions qui se rencontrent dans tous les cahiers des charges, on laisse dans les attributions administraves celles qui se rattachent aux précautions à prendre pour la solidité des ouvrages, et pour l'intérêt des associés en faveur desquels l'État stipule; puis, qu'on règle, soit par une loi générale, soit par des lois spéciales, suivant les cas, les matières sur lesquelles les Chambres sont appelées nécessairement à statuer. On comprend parfaitement qu'il ne soit pas possible de donner le caractère définitif et incommutable de la loi à des mesures essentiellement variables et mobiles, comme les circonstances au milieu desquelles le travail s'opère. Mais on comprend aussi l'utilité qu'il peut y avoir à fixer définitivement, d'une manière générale, égale pour tout le monde, des dispositions qui sont ou qui doivent être les mêmes pour tous. Ces questions ne peuvent pas être capricieusement résolues, tantôt dans un sens, tantôt dans l'autre. Le meilleur moyen de mettre un terme à des réclamations, à des plaintes, à des prétentions qui sans cela se renouvelleront sans cesse, est d'interposer en cette matière la volonté souveraine de la législature. Nous avons donc besoin d'une loi sur les chemins de fer. Quels principes doit-on se proposer d'appliquer dans cette loi? Quelles sont,

à cet égard les saines doctrines d'économie publique ? C'est ce que nous allons examiner.

Dans l'état actuel des choses, voici quelle est la position des compagnies.

En fait de construction, la première règle, posée dans les cahiers des charges, est celle-ci : L'administration des ponts et chaussées est constituée seul et souverain juge de tous les projets conçus. Rien de mieux, pourvu que l'administration sache se défendre également, et des exigences injustes de l'intérêt privé, et de ce malheureux esprit de système, qui veut tout réglementer à l'avance, tout disposer uniformément, qui vise à une perfection théorique et coûteuse.

On construit des chemins de fer à tout prix, depuis ceux qui reviennent à cinq millions la lieue, jusqu'à ceux dont les frais d'établissement sont de sept à huit cent mille francs seulement. On peut se contenter d'ébaucher le travail, laissant au temps le soin de l'améliorer ; on peut, au contraire, ne négliger aucune dépense pour augmenter la vitesse, la commodité, l'élégance des voitures, des gares, des stations. A notre avis, il faut savoir se tenir également en garde contre l'un et l'autre de ces deux écueils. Il y a une économie mal entendue, c'est celle qui consiste à grever, outre mesure, les frais quotidiens de traction, pour éviter dans le principe quelques dé-

penses nécessaires. Il y a une économie bien entendue, c'est celle qui consiste à éviter les dépenses de luxe, les constructions monumentales, sans rapport avec les produits futurs des chemins. Pour exécuter avec intelligence nos grandes lignes de communications à la vapeur, il faut se demander, dans chaque circonstance, si la dépense nécessaire pour adoucir telle pente, par exemple, ou pour allonger tel rayon de courbure, est proportionnée aux avantages qu'on peut attendre de ces perfectionnemens. Il faut ne pas perdre de vue que les chemins de fer doivent être avant tout des voies économiques, productives, ayant un but d'utilité pratique, et non de vaine décoration, qu'ils doivent être construits avec la solidité nécessaire pour un service régulier, pour la sûreté des voyageurs et le degré de vitesse convenable, mais rien de plus. Nos routes de terre n'ont pas été, dans le début, aussi bien établies, aussi bien macadamisées, qu'elles le sont maintenant. On a voulu d'abord les multiplier le plus possible, pour en étendre sur toutes les parties du territoire les bienfaits. Plus tard, on en a adouci les pentes, on en a rectifié les alignements. C'est cette marche qu'il convient de suivre dans la construction de nos chemins de de fer. L'administration peut donc, dans notre opinion, se relâcher, surtout à partir d'un certain

rayon au delà de Paris, de quelques-unes de ses exigences, notamment pour les pentes et les rayons de courbure, autoriser les traversées de niveau, et réduire l'ouverture des ponts jetés sur les routes royales et départementales, etc., etc.

En second lieu, si l'on veut exagérer le principe de la garantie résultant du contrôle de l'État, si l'on veut l'appliquer à tout et pour tout, faire de la détermination du moindre ponteau, de ses formes et de la nature des matériaux à employer, l'objet d'une délibération de l'autorité supérieure, il est évident qu'on rendra lente et pénible la conduite des travaux. Les renvois de main en main dans les différents degrés de la hiérarchie administrative exigent six mois, avant que le moindre projet ait parcouru le cercle des formalités nécessaires pour son exécution, et reçu l'approbation des autorités compétentes. Ces délais, ces complications sont, pour des opérations dont le succès dépend souvent de la rapidité du travail, une cause de pertes certaines, et quelquefois énormes. Les contrats, où l'on veut tout prévoir, où l'on se réserve le règlement de tous les points douteux, où aucune liberté n'est laissée aux compagnies exécutantes, paralysent chez elles la principale source la principale condition de force et de vie. Mais nous sommes ainsi faits en France, nous aimons à substituer,

par voie administrative et législative, notre sagesse et notre prévoyance aux instincts clairvoyants de l'intérêt privé, même dans les matières les moins susceptibles de règlementation. Cela date de loin (1); sachons-le cependant les associations ont besoin, dans leurs mouvements, d'une certaine liberté. Elles ne peuvent marcher sous la contrainte et la discipline. Il y a une mesure de protection, de solidarité, de garantie à introduire, qui ne compromette pas l'indépendance sociétaire. Entre une rigueur excessive et une condescendance aveugle, entre une surveillance minutieuse et une latitude illimité de tout faire, il y a une juste mesure qu'il faut savoir observer.

En fait de tarifs, le principe adopté est celui-ci : les péages sont fixés par les cahiers des

(1) On lit dans les mémoires de Sully, livre XIX. « Les subsides outrés, le négligement du commerce, du trafic, le grand « nombre des charges, l'autorité excessive de ceux qui les exercent, l'oisiveté, *la multitude des édits embarrassants et « des réglements inutiles*, sont les causes principales de la « ruine et de l'affaiblissement des monarchies. »

Colbert écrivait dans son testament politique (Chapitre XV) : « Je crois que, quand Votre Majesté ferait une ordonnance par « laquelle elle supprimerait tous les réglements faits jusqu'ici à « cet égard (il s'agissait des brevets d'apprentissage et de commerce), elle n'en ferait pas plus mal. »

charges. Mais, il est évident que, dans l'état actuel des choses, lorsque les questions d'exploitation sont encore si nouvelles, bien des points sont seulement déterminés d'une manière provisoire. Ainsi, par exemple, la proportion entre les frais de traction et les frais d'administration et d'entretien, l'application des tarifs à des expéditeurs ayant leur matériel spécial, ne peuvent pas être considérées comme définitivement arrêtés. Il y a dans les dispositions de ce genre quelque chose de vague et de précaire, que l'expérience seule peut faire disparaître. Or, l'administration est et demeure investie du droit de prononcer, en premier et dernier appel, sur toutes les contestations relatives à l'interprétation des prescriptions légales; et comme elle refuse aux compagnies le droit de se mouvoir librement au-dessous des maximums, comme, d'un autre côté, elle tend, par tous les moyens possibles, au bas prix de la circulation, les jugements des conflits, qui sont inévitables, n'offrent pas de suffisantes garanties pour les justiciables.

Nous ne pensons pas, pour notre compte, que la liberté absolue des tarifs puisse exister sur des voies de communication qui, par la nature même des choses, sont à peu près monopolisées dans les mains de ceux qui les possèdent. Nous

croyons qu'il est bon de déterminer des maximums, surtout pour le prix des places de troisième classe, prix qui doivent être assez bas pour se trouver accessibles à toutes les bourses, et à l'égard desquels la loi doit, dans ce but, intervenir. Mais, au-dessous de ces maximums, il n'y a pas de raison pour que l'on empêche les compagnies d'appliquer, avec une pleine et entière indépendance, le tarif qui leur paraît concilier le mieux l'intérêt du public et le leur. C'est le seul moyen d'empêcher les tracasseries auxquelles elles sont ou peuvent être en butte.

Quant à la quotité des tarifs dans l'incertitude où les esprits se trouvent sur les produits futurs des chemins de fer, on doit plutôt craindre, selon nous, une diminution exagérée des péages, qu'une trop grande élévation des prix. Les droits de perception, établis trop bas, peuvent en effet, par cela seul, compromettre, et l'on en a vu des exemples, l'existence d'une compagnie, dont la ruine est bien plus fâcheuse, au point de vue de l'intérêt général, qu'une taxe, dont la surélévation ne peut jamais être longtemps maintenue, lorsque la concurrence des voies de circulation existantes est là pour servir de régulateur aux prix de transport.

Quant à la durée des concessions, elle est tou-

jours limitée; c'est une clause juste et sage que celle qui établit, après un certain temps de jouissance, le retour à l'État des grands travaux d'utilité publique. La perpétuité de pareilles propriétés ne saurait convenablement appartenir à d'autres qu'au gouvernement. Ménager l'avenir des générations qui suivront la nôtre, est une obligation impérieuse pour la génération présente. D'ailleurs, en France, les compagnies ont besoin de l'aide et du concours financier de l'administration. Elles lui empruntent son crédit, ses ingénieurs et ses tracés. Elles ne sont pas, par conséquent, dans la même situation que les compagnies anglaises ou américaines, dont on rappelle sans cesse à ce propos le mode de jouissance. Enfin, nous avons vu précédemment quelle influence minime la perpétuité, donnée à l'origine d'une concession, pouvait avoir sur sa valeur. La durée des contrats doit donc être limitée. Elle le sera plus ou moins suivant le temps nécessaire à l'amortissement du fonds social, c'est-à-dire suivant les chances même de produits inhérentes aux divers chemins. A notre avis, c'est sur cet élément, variable avec les spéculations, que le rabais doit principalement porter.

En matière d'impôt, voici ce qui se passe. Il en est de deux sortes. Les uns sont payés d'une manière indirecte par les compagnies, les autres directement.

La législation des douanes étant appliquée jusqu'à présent dans toute sa rigueur, aucune des dispositions prohibitives ou demi-prohibitives qu'elle renferme n'ayant été rapportée, il en résulte que les constructeurs de chemins de fer acquittent un droit de plus de 100 p. 0/0 pour l'entrée des rails, de plus de 15 p. 0/0 pour l'introduction des machines étrangères, etc., etc.; ce sont là les contributions qu'ils paient indirectement. Voici celles qu'ils acquittent d'une manière directe.

Le sol, sur lequel la voie est assise, paie l'impôt foncier de première classe, bien que le gouvernement soit propriétaire du chemin temporairement concédé, et que les propriétés de l'État soient, en principe, exemptes d'impôts.

Les bâtiments affectés au service de l'exploitation paient l'impôt des portes et fenêtres, les ateliers, le droit de patente.

L'impôt du dixième du prix des places, motivé à son origine par le besoin d'entretenir les routes, a été transféré, des messageries auxquelles on l'applique avec raison, puisqu'elles usent la voie dont elles se servent, et qu'elles ne la réparent pas, aux chemins de fer, dont l'entretien est payé par les compagnies, et non par l'État. Cette perception s'opère en vertu d'une loi de 1838, qui, tout en adoucissant jusqu'à un certain point les pré-

tentions du fisc, n'en a pas moins laissé peser une charge considérable sur les exploitants. On a estimé à près de 9 p. °/₀ le prélèvement ainsi exercé sur les recettes nettes des chemins de fer existants, au profit du Trésor. Les compagnies de Rouen et d'Orléans évaluent chacune à 400,000 fr., au minimum, la somme dont, à ce titre, elles seront redevables tous les ans au gouvernement.

La surveillance et la protection de l'autorité dans les gares, au lieu d'être gratuite comme la surveillance et la protection résultant, par exemple, du contrôle des ingénieurs de l'État, sont à la charge des concessionnaires, qui se trouvent obligés de rétribuer ainsi jusqu'au commissaire de police placé dans leurs bureaux pour exercer contre eux, et au profit du public, une action du reste nécessaire

Les municipalités des villes, imitant l'exemple donné par l'administration centrale, exigent des compagnies le payement du salaire des employés de l'octroi, postés dans les gares pour veiller à la perception de la taxe municipale. Le procès du moins est engagé. On ignore encore quelle en sera l'issue.

Ajoutez à ces prescriptions déjà si dures la clause stipulée par les Chambres, qui, rivalisant avec les municipalités et l'administration, ont imposé

jusqu'ici aux contractants l'obligation si onéreuse du transport gratuit des dépêches, du matériel et du personnel militaire.

Il y a certes loin de ce mode de procéder à celui que l'Empereur suivait lorsque, voulant provoquer de grandes constructions pour le plus prompt achèvement possible des rues de Castiglione et de Rivoli, il affranchissait pendant trente ans de tout impôt les édifices élevés sur ce terrain.

Il y a loin de ce mode de procéder à celui que l'Angleterre, la Prusse et les États-Unis suivent en ce moment même. Ouvrez leurs lois de concessions, et vous y verrez, sous toutes les formes, des encouragements prodigués aux compagnies : exemption d'impôts pendant un temps limité, liberté de tracés, de pentes, de courbures; nulle pénalité, nulle déchéance; paiement par l'État du transport des troupes, des dépêches. Le principe de haute protection se trouve, en un mot, partout. En France, il ne se trouve nulle part. Et cependant en France, les matériaux de construction, le charbon, le fer, la fonte, sont d'un prix plus élevé qu'en Belgique, en Angleterre, en Prusse et aux États-Unis. Nous prodiguons, à chaque page du cahier des charges, les pénalités, les amendes, les confiscations; et l'on espère constituer ainsi autre chose que des simulacres d'asso-

ciations, constituer des sociétés composées non plus de spéculateurs, mais d'hommes sérieux, de capitalistes puissants ou d'administrateurs expérimentés ! cela n'est pas possible. La meilleure garantie, à nos yeux, n'est point là où on la place. Elle n'est pas dans un luxe de dispositions pénales qui, la plupart du temps, ne peuvent point, précisément à cause de leur rigueur, s'appliquer. Elle est dans le choix des hommes auxquels les concessions sont faites, dans la confiance que leur nom et leur réputation inspirent. C'est dire assez que les concessions directes nous paraissent de toute manière préférables à celles qui sont le résultat d'adjudications publiques.

La sévérité de ces clauses, la dureté de ces mesures viennent toutes d'une même cause que nous devons signaler, car par elle s'expliquent, en partie, la défiance et la pusillanimité que l'industrie témoigne. Cette cause est le sentiment étroit de suspicion permanente, qui anime trop souvent, à leur insu, les membres de la législature et le gouvernement contre les intérêts privés. Au lieu de montrer cette bienveillance et ce patronage qui aident dans le travail et diminuent le nombre toujours trop grand des difficultés qui se rencontrent, les Chambres et le gouvernement s'attachent, avant tout, à restreindre les bénéfices possibles. Nous ne

voulons pas que les compagnies s'enrichissent. Il semble que leurs gains se fassent à nos dépens, et que nous profitions de tout ce qu'elles perdent. Le bien qui leur arrive, produit sur chacun de nous l'effet d'un dommage, pour ainsi dire, personnel. Du moins, quelque chose de semblable à cette disposition perce trop souvent, malgré nous, dans nos rapports avec les associations, et elles ne s'y trompent point, elles s'en inquiétent. Nous n'avons pas encore pu nous dépouiller de cette défiance générale, traditionnelle que nous inspire l'industrie. Au lieu de nous applaudir de ses succès, lorsqu'elle prospère, nous sommes presque tentés de nous en attrister, de nous reprocher le don d'une concession fructueuse, comme la preuve que nous n'avons pas apporté assez de zèle et de sollicitude dans la défense de l'intérêt général, en face d'un intérêt privé. Placés sous cette impression, nous nous arrangeons toujours de manière à faire faire de mauvais marchés aux hommes assez mal habiles pour les accepter, et à obtenir, comme une conquête, les conditions les plus favorables possibles au public. Cette tendance est funeste, elle ne tourne pas seulement contre les concessionnaires assez faibles, assez imprévoyants pour subir des conditions de ce genre, elles tournent aussi et surtout contre le travail lui-même, qui ne peut

alors prendre un libre et rapide essor. Le discrédit qui frappe les actions d'un chemin de fer n'a pas seulement pour conséquence de déprécier un certain nombre de valeurs, ce qui est déjà un mal, il rejaillit encore sur l'avenir, ce qui est un mal beaucoup plus grand. Nous pensons que, plus les compagnies gagneront, plus le pays gagnera, parce que ces profits légitimes détermineront de toutes parts la formation de spéculations semblables. Nous pensons que, si l'Angleterre s'est vue, dans le court espace de dix années, au milieu même de nos dernières guerres, sillonnée par mille lieues de canaux, elle l'a dû en grande partie à ce que la première ligne de navigation ouverte, le canal de Bridgewater, a donné de magnifiques revenus. Nous pensons enfin que, si, depuis 1830, il s'est jeté de toutes parts sur nos fleuves et nos rivières une si grande quantité de ponts suspendus, nous le devons également à ce que les premiers ouvrages de ce genre ont donné 30 p. 0/0 de produit.

Voyez, au contraire, où mènent les dispositions malheureuses dans lesquelles nous nous laissons entraîner trop souvent. La crainte de relations difficiles avec l'administration et avec les chambres est, nous ne craignons pas de le dire, un des obstacles les plus grands qui s'opposent à la formation

des compagnies nouvelles. On doute des pouvoirs de l'État, parce que le doute est permis. Ces sentiments se manifestent par les signes les moins équivoques, même de la part de ces hautes notabilités commerciales, industrielles et financières qui, comprenant les besoins de notre époque, sont aujourd'hui disposées à se mettre à la tête des grands travaux d'utilité publique. Cette répulsion est exagérée, sans doute; elle n'est pas fondée, si l'on veut; mais elle est trop répandue pour n'avoir pas sa source ailleurs que dans d'étroits préjugés. Il faut qu'elle repose sur des faits mal compris, peut-être, mal interprétés.

C'est qu'il fut un temps, du moins on l'assure, où une sorte de rivalité fâcheuse existait entre l'esprit d'association et le corps des ponts et chaussées. Nous ne voulons certes pas nous faire ici l'écho de tout ce que l'on a lit et répété sur les exigences de l'administration, en fait de tracés, et sur son despotisme, en fait de tarifs, ce serait réveiller de fâcheux souvenirs. Mais que veut-on que pensent les compagnies lorsqu'elles ont vu, par exemple, imposer à une entreprise, celle du chemin de fer de Versailles, rive gauche, l'incroyable obligation de maintenir la voie tout entière dans un même plan, avec une pente continue de 4 millim.! lorsqu'elles ont vu la demande de sub-

stituer sur ce point une pente de 4 et un huitième de millimètre à l'inclinaison de 4 millimètres, impitoyablement refusée! Peuvent-elles avoir oublié, lorsqu'en 1841, frappées d'un discrédit subit et inattendu, presque forcées à une suspension générale de leurs travaux, elles se sont adressées aux Chambres, se reposant sur les dispositions bienveillantes des grands pouvoirs de l'État du soin d'améliorer leur position, à quel prix, à travers quelles accusations, quels reproches, ces secours leur ont été accordés, bien qu'assurément les circonstances et les événements qui avaient amené ces désastres ne fussent pas, tous au moins, de leur fait? Récemment encore, n'ont-elles pas vu la Chambre des députés se montrer trop rigoureuse, hélas! pour un chemin, celui de Bordeaux à la Teste? Voilà ce qui effraie, voilà ce qui alarme. Comment en serait-il autrement?

Faisons loyalement et franchement des efforts pour calmer nos terreurs, pour rétablir des rapports sincères et réciproques de confiance entre les pouvoirs de l'État et l'industrie privée. Montrons-nous animés vis à vis d'elle des sentiments bienveillants d'un patronage équitable. Rassurons sur ce point l'opinion inquiète; et nous aurons plus fait pour ranimer l'esprit d'association, que

par toutes les modifications que nous pourrons introduire dans les dispositions législatives.

A cette condition seulement, le concours de l'industrie privée, si ébranlée aujourd'hui par les coups qu'elle a reçus, deviendra possible, et sera efficace. Hors de ces conditions, les compagnies resteront, impuissantes et l'esprit d'association ne se développera pas. Plus nous hésiterons, plus le mal s'aggravera; plus le découragement et la défiance augmenteront; plus aussi se manifesteront les difficultés et les impossibilités de l'exécution des grands travaux par les compagnies.

Prenons-y garde : déjà, en France, l'esprit d'unité annulle, étouffe tous les signes extérieurs des existences individuelles et collectives. On pourrait presque dire qu'en dehors de la sphère gouvernementale, il n'y a que des individus, il n'y a pas, comme en Angleterre, un peuple sachant agir par lui-même, ayant sa vie, sa pensée qui lui est propre. C'est là le résultat de l'exagération du principe centralisateur. Il faudra bien pourtant, qu'un peu plus tôt un peu plus tard, la nation s'affranchisse en fait de travaux publics, lorsqu'elle se sentira suffisamment forte et expérimentée pour la gestion de pareilles affaires. Une partie des attributions confiées aujourd'hui dans ce but au gouvernement, sortira donc, par la force même des

choses, et nécessairement de ses mains, à moins qu'on ne prétende que le libre mouvement du travail dans les créations d'utilité publique, ne soit plus dangereux pour la société que le libre essor de la pensée, que la faculté dont nous jouissons tous de dire, d'imprimer, et d'écrire tout ce que nous voulons.

Il n'en est pas ainsi. A mesure que l'ensemble des forces sociales grandira, à mesure que les intelligences se développeront, que la richesse viendra à s'accroître, que le nombre des affaires s'augmentera, le gouvernement devra donc modifier sa mission, faire la part de la liberté plus grande, et, tout en conservant son contrôle, agir moins par lui-même. Le rôle qu'il exerce aujourd'hui ne lui est qu'accidentellement dévolu. Décentraliser les petites affaires, simplifier les grandes, multiplier les voies du travail, voilà, selon nous, la bonne politique, celle vers laquelle on doit tendre.

Si l'on veut que notre pays soit grand, il ne suffit pas que son gouvernement soit éclairé, fort, puissant par les moyens d'action dont il dispose ; il faut aussi et surtout que la nation elle-même, dans les individus dont elle se compose, devienne plus active, plus industrieuse, acquière plus de valeur, qu'enfin partout et progressivement les intelligences se développent, l'expérience se forme,

s'acquière et l'amour du travail remplace le vain penchant vers une oisiveté honteuse. C'est donc là le but essentiel à poursuivre.

Nous avons entrepris depuis cinquante années, en France, une chose grande et difficile. Nous voulons fonder une société réglant elle-même ses intérêts, se gouvernant elle-même; établir une forme de gouvernement qui appelle tour à tour les citoyens à participer, dans une certaine mesure, à la souveraineté générale. C'est par le progrès de la raison et de la richesse, que l'on peut chez nous conquérir l'exercice des droits politiques, et nous nous appliquons tous les jours, justement, à développer de plus en plus, avec l'aisance et l'instruction, la participation de tous aux affaires communes.

Eh bien, quel est le moyen le plus efficace et le plus prompt d'arriver à ce double but, la création d'une société puissante, et pratiquant avec intelligence l'exercice de ses droits? Comment y parviendrons-nous le plus sûrement? Sera-ce en substituant partout l'activité administrative à l'activité individuelle? Ou bien en conciliant la centralisation et ses bienfaits, avec l'affranchissement du travail et les résultats qu'il est permis d'en attendre?

A notre avis, pour que les citoyens s'animent de l'esprit des affaires, acquierent de l'aptitude industrielle, de la capacité, de la richesse, il n'est

pas de procédé meilleur que celui qui consiste à faire agir le stimulant si énergique mis en jeu de l'intérêt privé et de la responsabilité. Or, il n'y a pas de responsabilité, il n'y a pas d'intérêt mis en jeu, là où prévaut et domine, le régime de la centralisation administrative. Car l'État, prenant alors sur lui et à son compte tous les risques et périls, désintéresse par cela même les individus, qui deviennent ainsi entre ses mains des instruments passifs et de simples machines.

C'est sans doute une grande nouveauté dans notre pays que la formation de ces sociétés, où les sommités financières viennent engager leur nom pour l'accomplissement d'une œuvre d'utilité publique; mais c'est là une nouveauté heureuse, digne de tous nos encouragements. Voici, en effet, quels en sont les avantages.

Non-seulement on arrive à former ainsi des citoyens utiles, à créer des sources nouvelles de richesses, des voies nouvelles au travail, mais encore les associations, réunissant des hommes souvent divisés par les partis, les rattachant par le lien de la communauté des intérêts, rapprochent les éléments divers dont une société se compose. Elles offrent un emploi honorable aux intelligences inquiètes, qui, dans cette direction nouvelle, peuvent concourir à l'amélioration générale, au

lieu de tourmenter le pays par une agitation sans but et sans frein. Elles ouvrent à ces hommes des carrières utiles, honorables, indépendantes, en même temps que la multiplicité des travaux divers accroît dans les classes ouvrières le bien être et l'aisance, cette première condition de progrès et de moralisation. A y songer sérieusement, il n'y a pas d'atelier de charité qui vaille et puisse remplacer les ateliers de travaux publics. Donner du travail aux masses inactives, occuper la population turbulente de nos villes, offrir une existence laborieuse à tous, c'est là un intérêt public devant lequel doivent s'effacer et se taire, du moins dans notre opinion, bien des objections accessoires et des intérêts secondaires.

La coexistence des deux forces sociales dans la création des chemins de fer nous paraît donc éminemment désirable. Nous la croyons possible, et nous disons que tout ce qui la retarde est funeste. Favoriser le développement industriel qui tend à se produire, telle est, selon nous, la tâche que nous devons nous imposer. La liberté à cet égard a besoin de s'étendre; il faut nous applaudir de ses progrès, il ne faut pas nous en effrayer. Si les compagnies s'égarent, avertissons-les faisons-les rentrer dans des voies meilleures. Que le gouvernement interpose alors sa main paternelle et

prudente. Mais ne les repoussons pas lorsqu'elles viennent à nous, ne les décourageons pas, et, puisque la construction des chemins de fer nous offre, peut-être, un moyen de fonder sur des bases solides l'esprit d'association en France, sachons en profiter.

Ainsi, en résumé, voici à quelles conclusions nous sommes conduits.

L'utilité gouvernementale et politique des chemins de fer une fois établie, l'intervention de l'administration publique dans l'exécution même des travaux est de droit.

Cette intervention doit être plus ou moins grande, suivant les temps et suivant les pays.

En France, il est possible qu'un réseau de communications à la vapeur de 1000 à 1200 lieues d'étendue ne soit pas trop vaste pour les besoins de notre population, à côté des 2298 lieues de grandes lignes de navigation projetées ou terminées sur notre territoire (1), à côté des 8,268 lieues de routes royales classées, non compris plus de dix mille lieues de routes départementales (2).

(1) Voir l'exposé des motifs du projet de loi sur la navigation intérieure, présenté aux Chambres le 15 février 1838.

(2) Voir les documents statistiques publiés en 1837 par le gouvernement sur les routes royales et départementales.

Mais il n'est pas possible d'admettre que l'on puisse aujourd'hui se tracer un plan systématique soit quant au nombre des lignes à construire, soit quant au mode d'exécution des travaux. Il n'est pas possible de se lier à cet égard par des prescriptions légales, qu'un examen plus complet ou des études plus attentives peuvent conduire à modifier un jour.

Il est évident qu'en France aujourd'hui, l'action exclusive des compagnies ne permettrait pas de presser suffisamment la construction des chemins de fer, et de les répandre sur le sol dans une mesure proportionnée à leur importance politique, administrative et commerciale.

Dès lors il est nécessaire que, non seulement le gouvernement aide et encourage l'industrie privée, mais à son défaut agisse, de manière à réaliser les résultats que doivent produire les voies nouvelles.

Nous avons comparé entre eux les divers modes à l'aide desquels l'État pouvait secourir les compagnies ; nous avons examiné les doctrines soutenues par le Gouvernement, en fait de travaux publics, sur la gratuité de la circulation, sur la libre disposition des tarifs de l'administration, mise entre les mains. Nous avons vu que, d'ici à de longues années, l'impôt qui frappe les voies perfectionnées de transport ne saurait être aboli sans un dommage supérieur à l'avantage que l'on attend

de cette mesure ; que l'exécution des travaux publics par l'État devait se fonder non sur un motif de ce genre, mais seulement sur le devoir imposé à tout gouvernement de travailler à l'amélioration physique et morale de la classe la plus nombreuse et la plus pauvre par tous les moyens possibles.

Nous avons essayé de prouver que, considérés comme instruments de travail, l'État et les compagnies présentaient des avantages équivalents, offraient des garanties égales de bonne exécution ; qu'en fait, il n'y avait pas de raison positive pour exclure l'un plutôt que l'autre de ces deux agents d'action.

Nous avons reconnu que les divers partages d'attribution faits ou proposés à différentes reprises pour la création du réseau de nos voies de fer entre l'État et les compagnies, n'étaient pas admissibles dans la pratique. Qu'on ne pouvait pas dire : à l'État les grandes lignes, et aux compagnies les embranchements ; pas plus que, aux compagnies les bonnes lignes, à l'État les mauvaises. Qu'il fallait appliquer, suivant les cas et les circonstances, l'une ou l'autre des deux forces créatrices aux chemins entrepris, d'après leur importance relative, seule considération qui dût déterminer l'ordre de priorité des travaux.

Le capital étant le principal instrument de tra

vail, la crise actuelle provenant précisément de l'hésitation ou du manque des capitaux, nous avons dû nous préoccuper ensuite des combinaisons par lesquelles le Trésor public pourrait venir utilement en aide au crédit défaillant de l'industrie privée.

Nous avons dit qu'en principe, aucun des systèmes connus, ni le prêt, ni la garantie d'intérêt, ni la prise d'action, ne devait être péremptoirement repoussé; seulement:

Que la garantie d'intérêt nous paraissait principalement applicable aux bonnes lignes, et aux concessions en projet;

La subvention aux lignes mauvaises;

Le prêt à celles qui se trouvaient déjà concédées, aux compagnies déjà existantes.

Que contre la prise d'action s'élevait à nos yeux une objection de convenance gouvernementale, et une objection tirée en même temps de l'intérêt bien entendu des compagnies.

Nous avons examiné le nouveau système d'intervention proposé par le gouvernement, et nous nous sommes demandé à quelle condition ce système serait praticable et possible. Nous avons vu que ce serait à la condition de transformer la subvention en nature contre une subvention pure et

simple en argent, moyennant un certain prix pe loyer, payé en retour des avancesde l'Etat, dans de circonstances données.

Nous avons reconnu que la forme et la quotité des secours accordés par le Trésor, devaient varier suivant les temps et les circonstances ;

Qu'on pouvait laisser sans péril les compagnies choisir le mode d'intervention qui leur conviendrait le mieux;

Que, pour relever la confiance, il ne suffisait pas d'intervenir par des mesures financières; qu'il faudrait aussi :

1° Rendre plus faciles et plus bienveillants nos rapports avec les compagnies, ne pas chercher à restreindre dans des limites trop étroites leurs bénéfices;

2° Fixer des tarifs rémunérateurs, et faire porter le rabais principalement sur la durée des concessions;

3° Accorder plus de liberté aux entrepreneurs, tout en maintenant le contrôle supérieur et la surveillance de l'administration publique;

4° Diminuer les impôts dont sont grevés, à des titres divers, les entreprises existantes ou à naître.

Nous avons dit qu'à ces conditions le concours de l'esprit d'association pouvait être encore réalisé pans des proportions assez larges.

Enfin nous avons cherché à en démontrer l'importance, non seulement dans l'intérêt du Trésor et de la plus prompte exécution des travaux, mais aussi dans un intérêt politique.

Maintenant, nous devons appliquer ces principes ces idées générales, à la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui, à l'exécution de la loi du 11 juin 1842, à l'époque même où nous sommes. Nous devons dire, en un mot, quelles mesures il convient de prendre quant à présent.

QUATRIÈME PARTIE.

DE LA FORME ET DE LA MESURE DANS LESQUELLES IL CONVIENT ACTUELLEMENT D'AGIR.

La première chose à faire est évidemment de compléter les études très-imparfaites et très-insuffisantes qui ont servi de base aux résolutions des Chambres dans la détermination du réseau. Il y a plusieurs des lignes comprises dans le classement projeté, pour lesquelles n'existaient pas encore, au mois de juin dernier, des plans sérieux, ni même des avant-projets. Il faut commencer par faire les plans définitifs.

Pour cela, il faut d'abord choisir, entre les différents tracés possibles, ceux qu'il peut être bon d'adopter, et nous savons de combien de recherches ce choix doit être préalablement éclairé.

Ainsi, il existe deux projets principaux pour rattacher la ligne de Belgique aux ports de la Manche.

On ne compte pas moins de quatre tracés différents pour l'exécution de la ligne de Lyon à travers la Bourgogne, non compris les deux tracés du Bourbonnais, qui paraissent abandonnés maintenant. Ce sont :

1° Le projet des ponts-et-chaussées, qui se lie au projet du chemin de fer de Strasbourg, et passe par la Marne, l'Aube, la Tille et Dijon ;

2° Le tracé de M. Arnollet, qui suit la Seine, l'Yonne, et traverse Sens, Troies et Châlons ;

3° Le tracé de M. Poloneeau, qui côtoie l'Yonne et le canal de Bourgogne ;

4° Le tracé de M. Bluchet, qui passe par la Seine, l'Yonne et le Serein.

Il y a également quatre directions aujourd'hui plus ou moins étudiées pour la ligne de Paris à Strasbourg, savoir :

La ligne des Plateaux qui traverse la portion la plus aride et la plus déserte des plaines de la Champagne ;

La ligne qui suit la vallée de la Marne ;

Celle qui emprunte la vallée de l'Aube jusqu'à Troies, et qui de là se sépare en deux branches, l'une dirigée sur Strasbourg et l'autre sur Lyon ;

Enfin le tracé par Compiègne, Soissons, etc., etc.

Quant au chemin de Bordeaux, la direction que l'on se propose de suivre au-delà de Tours nous est jusqu'à présent inconnue.

De si graves questions demandent à être pesées mûrement, parce qu'à leur solution se rattachent des intérêts nombreux, en concurrence, et en lutte. Autant il importe de presser avec ardeur l'exécution des travaux une fois qu'ils sont arrêtés, autant il est bon et utile d'appliquer aux études préparatoires qui doivent précéder la rédaction des plans ce principe de sagesse, ce vieil axiome si vrai dans la matière qui nous occupe : Hâte-toi lentement.

Pour pouvoir comparer entre elles les lignes rivales, il ne suffira pas d'en connaître le longueurs relatives, et les dépenses probables en raison de tant par kilomètre. Il ne suffira pas de tenir compte de la densité des populations dans un rayon de quinze à vingt lieues autour de chaque ligne. Il faudra aussi entrer dans les détails, apprécier l'influence des pentes et des contrepentes, qui équivalent à une augmentation de longueur, le prix de construction des souterrains, des grandes tranchées, des viaducs, qui peuvent décupler le prix courant de la voie ; il faudra s'assurer par des forages de la composition même et de la nature du terrain ; en un mot, rassembler tous les élé-

ments nécessaires à la solution de la question économique et administrative. Cela exige du temps. On n'improvise pas la solution de pareils problèmes dans l'intervalle d'une session à une autre session; et nous ajouterons même que souvent les retards apportés à la terminaison d'études si importantes, sont moins regrettables que la précipitation avec laquelle on peut, dans le principe, vouloir trancher les difficultés qui se présentent.

En veut-on la preuve? Que l'on examine ce qui s'est passé pour le projet de chemin de fer du nord. C'est en 1834 que le gouvernement a fait étudier ce tracé pour la première fois. Il chargea de ce soin un de nos plus habiles ingénieurs. En 1835, le conseil des ponts et chaussées adopta le plan proposé, qui fut, en 1836, soumis aux Chambres. Les circonstances ne permirent pas de se mettre à l'œuvre. La loi présentée fut rejetée. On reprit alors l'examen de la même question. Quatre tracés nouveaux furent successivement étudiés sur le terrain, et de ces quatre tracés, le quatrième, celui qui a été adopté en dernier lieu, après sept ans d'études, présente, selon nous, des avantages incontestables sur le premier, des avantages tels que nous aurions aujourd'hui de vifs regrets peut-être si la première solution avait été immédiatement appliquée.

Il est donc indispensable d'agir en pareille matière avec lenteur, circonspection, prudence. On peut et on doit prendre le temps nécessaire pour déterminer de la manière la plus convenable, pour chaque partie du réseau, le sens et la direction des différentes lignes qui le composent. Ne pressons pas à cet égard l'administration; donnons-lui, avec la responsabilité du choix, le moyen de le bien faire. On n'exécutera pas, dès le premier jour, les travaux sur tous les points à la fois. On peut donc s'occuper activement, mais sans précipitation, du soin de compléter les études.

Ce qu'il faut faire le plus tôt possible, c'est : premièrement, choisir la direction générale d'une ligne restée jusqu'à présent indécise, et de première importance à nos yeux, celle de Lyon ;

Secondement, fixer le tracé définitif de la première section de chacun des chemins, auxquels des fonds seront appliqués.

Aujourd'hui les plans des chemins de Paris à Creil et d'Orléans à Tours, premières sections des lignes du Nord et de Bordeaux, paraissent arrêtées. Il n'en est pas de même du chemin de Paris à Lyon ; or, comme il est impossible de consacrer des fonds à la ligne de Vierzon ou à celle d'Hommarting, et de négliger la ligne de Marseille, il y a nécessité impérieuse de saisir les Cham-

bres, pendant le cours même de cette session, du problème qui consiste à choisir, entre les directions rivales, celle que l'on devra suivre pour réunir Paris au sud-est de la France, et d'en déterminer au moins partiellement le tracé. On ne peut pas laisser plus longtemps en suspens les intérêts qui se livrent sur ce terrain une lutte chaque jour plus vive et plus violente. Il faut savoir prendre un parti à cet égard, et le prendre sur le champ.

Les plans une fois tracés, quelle est la question que l'on doit se proposer de résoudre? C'est celle-ci : Il faut chercher quelles sont, dans les lignes classées, les plus utiles, les plus importantes, si ce n'est pour concentrer exclusivement sur elles les allocations de fonds, puisque malheureusement on s'est engagé déjà dans une voie contraire, au moins pour affecter à leur construction des sommes proportionnellement plus élevées qu'à la construction des autres. Nous ne saurions, même dans le système de la simultanéité des travaux, admettre que les chemins dussent être également dotés, et qu'il fallut distribuer également entre eux les cinquante millions votés par les Chambres, abstraction faite de leur utilité relative. C'est le principe contraire qui doit, selon nous, prévaloir.

Dans le classement ordonné, les trois lignes qui

nous paraissent mériter, politiquement et commercialement, le premier rang, sont :

1° La ligne du Nord ;

2° Celle de Marseille ;

3° Celle de Bordeaux.

Nous les rangeons ici dans l'ordre même de priorité qui nous paraît devoir leur appartenir.

Ensuite nous placerons :

La ligne de Strasbourg, et celle de Nantes.

Enfin, au troisième rang,

La ligne du centre ;

Celle de Bordeaux à Toulouse ;

Celle de la Méditerranée au Rhin ;

Et celle de Bordeaux à Bayonne.

Quelques mots suffiront pour justifier ce classement des lignes comprises dans l'article Ier de la loi.

Le chemin de fer de Paris à la frontière belge et à la mer est celui qui traverse les populations les plus riches et les plus industrieuses de notre pays. Il suffit d'avoir une seule fois parcouru les vastes plaines de la Flandre, pour avoir remarqué l'aisance générale des cultivateurs, la variété des produits, la propreté des habitations, le bon entretien des routes, tous les signes en un mot d'une prospérité peu commune. Cette prospérité, le rapprochement des villes, l'aplanissement du sol ex-

pliquent la préférence accordée de tout temps par les industriels au chemin de fer du Nord. C'est celui qui présente, dit-on, dans son exécution les obstacles les moins considérables, et pour lequel s'ouvrent dans l'avenir les chances les plus probables de revenus. Enfin, de toutes les grandes lignes, c'est celle qui, relativement, a le moins d'étendue, puisque l'extrémité de cette partie de notre frontière est plus rapprochée de la capitale que les extrémités qui regardent Nantes, Strasbourg, Lyon et Bayonne.

Les chemins de fer de Bordeaux et de Marseille paraissent devoir exiger, pour leur construction, des dépenses beaucoup plus considérables. Néanmoins les motifs qui assurent à ces deux lignes un droit de priorité sur toutes les autres dans le classement de nos communications à la vapeur, ne nous paraissent pas contestables.

Bordeaux est la capitale de l'Océan français, comme Marseille est la capitale de la Méditerranée. Il suffit, pour se convaincre de leur importance, de jeter les yeux sur les tableaux statistiques imprimés chaque année par les soins de l'administration des finances. Il suffit d'y voir et le mouvement de ces deux ports, et l'activité des affaires qui s'y font, et le chiffre croissant de la population qui s'y presse, pour ne conserver aucun doute à cet égard.

Le Hâvre seul pourrait lutter avec Bordeaux; mais le Hâvre a son chemin de fer assuré, et nous n'avons pas à nous en occuper ici.

C'est à Marseille que l'on s'embarque pour l'Italie, l'Egypte, la Grèce, l'Afrique et l'Orient. C'est à Bordeaux que l'on s'embarque pour l'Amérique du Sud, les Indes, les Antilles. C'est de là que partent, pour ces destinations lointaines, les paquebots à vapeur, dont les chemins de fer ne sont en quelque sorte que le prolongement à travers les pays continentaux. Enfin, ces deux villes sont nos plus grands centres de richesse et nos plus grands entrepôts de marchandises. Il n'en existe pas en France, Lyon excepté, de plus considérables; et c'est précisément l'existence de Lyon, que rencontre la ligne de Marseille, et l'importance croissante de nos affaires dans la Méditerranée, qui nous paraissent devoir assurer à la ligne de l'est une supériorité peu contestable sur celle de l'ouest.

Les chemins de Lille, de Bordeaux et de Marseille vont tous du midi au nord. C'est qu'en effet, nos plus grands mouvements d'hommes et de marchandises s'effectuent dans cette direction, et cela de temps immémorial. Aussi s'est-on toujours et à toutes les époques, occupé d'abord de réunir, pour les voies de terre comme pour les voies d'eau, la Méditerranée à l'Océan, avant de songer à exé-

cuter les lignes transversales : il doit en être ainsi des voies de fer.

Parmi les lignes transversales, nous avons placé le chemin de Paris à Strasbourg avant celui de Paris à Nantes, parce que le chemin de fer de Paris à Tours, première section de la ligne de Bordeaux, une fois achevé, la ville de Nantes se trouvera par cela même rapprochée de soixante lieues de la capitale, et qu'au delà de Tours existe un service monté de bateaux à vapeur sur la Loire, avantages qui ne se rencontrent pas pour la ligne de l'est.

La ligne du centre est à cet égard, relativement à la ligne de l'Océan à la Méditerranée, dans la même situation que celle de Strasbourg relativement à la ligne de Nantes. Les départements du centre de la France ne posèdent pas de voies fluviales sur lesquelles la circulation à la vapeur soit possible. Voilà pourquoi nous avons rangé le chemin du centre avant le chemin de fer de Bordeaux à Toulouse qui doit courir parallèlement à la Garonne. D'ailleurs, le chemin de fer de Bordeaux exécuté, la ville de Toulouse ne se trouve-t-elle pas déjà plus près de Paris de cent trente lieues, ce qui est énorme ?

Tel est le classement de nos principales communication à vapeur d'après leur importance relations de circulation déjà existantes.

Evidemment les travaux d'exécution du réseau doivent commencer par les trois premières lignes que nous avons indiquées, ou du moins sur ces trois lignes nous devons porter la plus grande partie de nos ressources et de nos moyens d'action.

Cela posé, on peut ne pas entreprendre immédiatement l'exécution de tout ce qui est aujourd'hui, sur ces directions principales, réuni par la navigation à la vapeur. Ainsi on peut, sur la ligne de Paris à Marseille, se contenter, quant à présent, de construire, d'un côté la portion comprise entre Paris et Châlons-sur-Saône, de l'autre, la portion comprise entre Marseille et Avignon, en laissant provisoirement les paquebots, qui circulent sur le Rhône et sur la Saône, relier entre elles les extrémités interrompues de cette grande ligne.

Le chemin d'Avignon à Marseille, quoique d'une importance inférieure à nos yeux au chemin de Paris à Châlons, est le complément nécessaire de la ligne de l'Est. L'importance des mouvements qui s'opèrent entre Marseille et Lyon, les difficultés de la navigation du Rhône au-dessous d'Avignon, l'insuffisance des routes de terre que l'on ne peut maintenir en bon état de viabilité malgré les sommes énormes que l'on y dépense, tout démontre que ce chemin a non pas seulement une utilité secondaire, mais encore une utilité principale.

Ainsi, en se renfermant aujourd'hui dans les limites que nous venons de tracer, l'étendue des travaux à entreprendre actuellement, se bornerait :

1° Au chemin de Paris à Calais ou à Boulogne, à Lille et à Valenciennes qui doit avoir environ 100 lieues.

2° Au chemin de Paris à Châlons, dont la longueur est estimée tout à fait approximativement, puisqu'il n'existe pas encore de tracé, (1) à 100 lieues.

3° Au chemin de Marseille au Rhône, dont la longueur est estimée, d'après le projet de M. Talabot, environ à 30 lieues.

La ligne de Paris à Orléans étant achevée, on n'a plus à construire pour la ligne de l'Ouest que la portion comprise entre Orléans et Bordeaux, dont on calcule que l'étendue sera environ de 120 lieues.

Le total des travaux de première importance peut donc être évalué à peu près à 350 lieues.

(1) On évalue la longueur du tracé de M. Arnollet à 424 kilomètres.
id. de M. Polonceau à 433
id. de M. Courtois à 410

Cela posé, comme on ne peut aborder à la fois sur tous les points, l'exécution de cette grande entreprise, comme les ressources du Trésor et le temps nécessaire pour compléter les études ne le permettent pas, il faut savoir sur quelle partie il convient d'abord de se mettre à l'œuvre, autrement dit, quelle est la section la plus importante de chacun de ces quatre chemins, celle qui doit desservir le plus d'intérêts, et donner le maximum de revenu.

Eh bien ! divisons par la pensée ces différentes lignes en un certain nombre de parties, et supposons tour à tour que ces parties différentes soient exécutées séparément, et livrées séparément à l'exploitation. Ainsi, par exemple, pour la ligne du Nord, la première section s'étendra, si l'on veut, de Paris jusqu'à Creil ; la deuxième, de Creil au point de bifurcation d'où sera dirigé, d'une part, un rameau sur la Belgique, de l'autre, un rameau sur la Manche. Il est facile de voir quelle est celle de ces sections qui, exploitée séparément, indépendamment des trois autres, donnera le maximum de produits. Ce sera, selon nous, la première, parce que Paris est le centre où tout aboutit, et vers lequel hommes et choses affluent. Nous pourrions faire le même raisonnement pour les chemins de Bordeaux et de Lyon. D'où cette conséquence, que la section la plus importante de

chacune de nos grandes lignes est celle qui touche à la capitale, et qu'autour de Paris doivent être, par conséquent, montés les premiers ateliers de travaux que l'on organisera.

On a opéré, ainsi que nous venons de le dire, en Belgique. Après avoir tracé d'une manière générale la configuration du réseau, dont le centre est à Malines, on a construit un premier rail-way de Malines à Bruxelles, et on l'a mis en exploitation; puis un deuxième de Malines à Anvers; puis un troisième de Malines à Gand, puis un quatrième de Malines à Louvain. On a ensuite continué jusqu'à Bruges, puis jusqu'à Ostende le chemin de Gand; jusqu'à Liége, le chemin de Louvain; et jusqu'à la frontière de France le chemin de Bruxelles, en pivotant toujours autour du point central. Les différentes lignes terminées étaient aussitôt ouvertes au public, et donnaient par conséquent des produits. C'est cette marche qu'il convient de suivre, tout en la modifiant dans la proportion de l'œuvre que nous allons entreprendre, et des forces relatives des deux pays Nous serions d'avis qu'il convient de travailler simultanément aux trois grandes lignes que nous considérons comme de premier ordre dans les fonctions de la circulation, et d'entamer le travail par la première section de chacune d'elles. Ces

sections, au lieu d'avoir comme en Belgique cinq, six, dix, lieues d'étendue, pourraient avoir vingt, vingt-cinq, trente lieues de longueur. Dans tous les cas, il nous semble impossible d'admettre que la ligne de Lyon puisse être commencée par la portion comprise entre Dijon et Châlons, puisque l'on ne sait pas même aujourd'hui si le tracé le meilleur passe nécessairement par Dijon, ou si le mouvement de la population de cette ville ne sera pas servi seulement par un embranchement.

Mais depuis l'adoption de la loi dernière, dix mois se sont écoulés; qu'a-t-on fait? Est-on libre encore de modifier les dispositions arrêtées à cette époque? c'est là ce que nous devons examiner.

Une ordonnance du 22 juin 1842 porte que le territoire du royaume, en ce qui concerne le service des chemins de fer, sera divisé en cinq inspections, dont le ministre des travaux publics se réserve de déterminer la circonscription.

En vertu d'une ordonnance de la même date, le choix à faire entre les différents tracés sera, après examen préalable du conseil des ponts et chaussées, soumis à l'avis d'une commission supérieure dont les membres sont désignés.

L'ordonnance ajoute qu'il sera formé près du ministre une commission administrative pour la révision et le contrôle des documents statistiques,

propres à établir l'utilité et l'importance relative des différentes directions des grandes lignes de chemins de fer classées. Cette commission doit être consultée sur toutes les questions relatives soit à l'établissement soit à l'exploitation des voies nouvelles.

Enfin le service a été organisé, quant au personnel, sur toutes les lignes pour lesquelles des fonds avaient été votés.

Les ingénieurs se sont mis à l'étude. A mesure de l'avancement des plans définitifs, des adjudications ont été passées pour l'exécution partielle des travaux d'art et de terrassement. Ces travaux ont été commencés, autant que la saison l'a permis, sur les sections de Paris à Creil, d'Orléans à Tours, et de Strasbourg à Hommarting. Il y a même en cette bizarrerie, que la ligne de Strasbourg, la moins importante assurément, car elle n'était même pas comprise dans le projet primitif du gouvernement, et n'y a été ajoutée qu'après coup, a été entreprise la première. L'adjudication des travaux d'art et de terrassement, sur la première section de cette ligne, comprise entre Stephansfeld et Lamperthein, a eu lieu le 15 septembre 1842; et sur la deuxième, depuis Saverne jusqu'à Strasbourg, le 28 du même mois ; tandis que les travaux du chemin de fer de Belgique, dans la

traversée du département de Seine-et-Oise, annoncés pour le 7 octobre, n'ont été adjugés, faute de soumissionnaires, que le 23 novembre de la même année; et ceux qui sont à exécuter dans le département de l'Oise, annoncés pour le 15 octobre, n'ont été adjugés définitivement que le 23 décembre. La première adjudication du chemin de fer d'Orléans à Tours (depuis Orléans jusqu'à Beaugency), est à la date du 12 novembre ; la deuxième, jusqu'à la limite du département de Loir-et-Cher, a eu lieu le 12 janvier.

Sur ces trois points seulement, si nous ne nous trompons, la question d'exécution est réellement engagée; des dépenses ont été faites, dépenses peu importantes du reste, parce que, dans le cours de la dernière campagne, la plus grande partie du temps a été consacrée à la rédaction des projets, et que peu de fonds ont pu être employés réellement sur le terrain.

Nous persistons à croire que la somme affectée à la construction du chemin de Hommarting ne reçoit pas une destination aussi utile, que si on employait cette même somme à construire les trois grandes lignes que nous avons précédemment indiquées. Mais tout au moins, si l'on ne partage pas cette opinion, si l'on persiste à vouloir commencer le chemin de Strasbourg en même temps

que ceux du nord, de Lyon et de Tours, faut-il l'entamer par la portion qui touche à la capitale, par la section de Meaux, de Compiègne ou de Troie, suivant la direction qui sera préférée.

Les adjudications passées pour les chemins de Dijon et de Vierzon sont de date très-récente, et n'ont eu lieu que pour des sections de peu d'importance.

Les terrassements de la ligne de Dijon à Châlons, sur une longueur de mille kilom. seulement; ont été adjugés le 29 décembre 1842, pour la portion comprise entre le chemin des petites Barraques et celui de Périgny.

Les terrassements du chemin de Vierzon, entre le ruisseau de Maclou et l'allée des Arcis, ont été adjugés, pour la somme de 268,000 fr., le 7 janvier 1843.

Nous pouvons donc nous considérer comme étant encore libres de suspendre, si nous le jugeons convenable, l'exécution des mesures ordonnées pour la création de ces deux chemins. Mais il faut le faire immédiatement. Sans cela les opérations vont se poursuivre. Si on ne prend pas dès a présent un parti décisif à cet égard, l'année prochaine il ne sera plus temps, les travaux seront commencés, et nous serons obligés de les continuer. Alors, que l'on y prenne garde, il pourra bien

arriver ceci : c'est que tôt ou tard on s'apercevra des inconvénients de ce système de dissémination des forces et des ressources du pays sur des lignes sans importance ou du moins d'une importance fort inégale ; et, quand on s'en apercevra, on diminuera progressivement la dotation annuelle affectée à l'établissement de certains chemins. A mesure que les esprits se dépouilleront des préjugés locaux, on concentrera davantage le travail, et les voies secondaires, entreprises avant l'époque où il eût été convenable de les exécuter, s'achèveront lentement, péniblement, au milieu des oppositions et des entraves qui grandiront chaque année. Voici donc comment peut se formuler la règle de conduite que, selon nous, il serait sage de suivre :

Déterminer la direction de la ligne de Lyon;

Appliquer la plus grande partie de nos ressources aux premières sections des trois grandes lignes de communications à vapeur, dont l'exécution peut desservir la plus grande masse d'intérêts;

Proportionner les crédits aux besoins divers du Trésor, et à l'importance relative des chemins qu'il s'agit de construire;

Ajourner les travaux projetés sur les chemins de Dijon et de Vierzon.

Quant à la ligne de Strasbourg, si la ques-

tion n'est plus entière, si le choix entre les divers partis à prendre n'est plus possible, on peut toujours au moins consacrer à cette ligne une somme relativement plus faible dans les crédits votés que pour les dotations des lignes principales. Ce n'est pas là un remède au mal que nous avons signalé, mais c'est un moyen d'en diminuer les inconvénients.

Maintenant comment doit-on exécuter les travaux? est-ce par l'industrie privée ou par le gouvernement? Nous répondons : de préférence, par les compagnies, si on en trouve; à défaut des compagnies, par le gouvernement. Peut-on espérer un concours efficace de l'esprit d'association? La réponse à cette question ne nous semble pas douteuse, pourvu que l'on soit réellement disposé à accueillir les offres qui pourront être faites, pourvu que l'administration n'affiche pas, à l'avance, la prétention de tout exécuter par elle-même, et qu'en même temps les Chambres manifestent des sentiments et un esprit de bienveillance pour l'industrie privée. Nous sommes fermement convaincus que le chemin du Nord, celui de Paris à Châlons-sur-Saône, et le chemin d'Orléans à Tours seraient prochainement sollicités par des concessionnaires, si ces conditions se trouvaient remplies. En effet, lorsqu'on examine sérieusement les conséquences de l'application de la loi nou-

velle, on voit qu'en dehors de la subvention de l'État le fonds social nécessaire à la création de chaque chemin ne s'élève pas à une somme bien considérable, et que les principales lignes présentent des chances de revenus proportionnés, selon toute apparence, à cette mise de fonds des compagnies. Prenons un exemple. Supposons que le chemin de Belgique, avec son embranchement sur la Manche, doive coûter une somme de cent millions. L'État, dans le système que nous avons développé plus haut, fournira en argent les trois cinquièmes de la dépense, et les compagnies, les deux autres cinquièmes. L'exploitation sera affermée pour trente ans, si l'on veut, avec des conditions de péages déterminés. Ainsi, dans cette hypothèse, le Trésor donnerait une subvention de soixante millions, et les compagnies une subvention de quarante. Maintenant, que dit la loi? C'est que le matériel d'exploitation, les rails, coussinets, locomotives, wagons, etc., seront, en fin de bail, remboursés par l'État. Rien n'empêche donc la compagnie de se procurer, dès l'origine de sa formation, par voie d'emprunt, une somme équivalente, par exemple, au quart de son capital social, soit dix millions, hypothéqués sur les valeurs mobilières qui lui appartiennent, et sur la créance future de l'État, créance dont le paie-

ment est assuré. Peut-on douter avec des sûretés pareilles que des prêteurs ne se présentent? Si l'on en doute, comment s'expliquer la faveur avec laquelle les obligations émises par les chemins de fer de Saint-Germain, de Versailles et d'Orléans ont été accueillies? Les caisses publiques, et notamment la caisse des dépôts et consignations regorgent d'argent. Elles auraient intérêt à faire des placements de ce genre; et, à leur défaut, les capitaux sont assez abondants sur la place pour s'y porter. On se procurera donc avec une facilité incontestable, et à un taux probablement très modéré, une somme égale au quart, au tiers, et peut-être même à la moitié du fond, qu'il s'agit de constituer. L'emprunt réalisé, reste, dans l'hypothèse où nous raisonnons, à se procurer la somme de vingt ou trente millions tout au plus, par cette autre forme d'emprunt qui consiste à émettre des actions, et à présenter, comme intérêt, les bénéfices futurs de l'exploitation. On ne saurait admettre l'impossibilité de trouver de la sorte vingt ou trente millions, auxquels seraient affectés, comme produit, la jouissance de la ligne de Belgique toute entière, à la charge seulement de payer l'intérêt des dix ou vingt millions empruntés et un prix de bail éventuel à l'État. On ne saurait admettre cette impossibilité, lorsqu'il

y a peu d'années on a trouvé si facilement trente millions pour la construction du chemin de Strasbourg à Bâle, autant pour le chemin de Rouen, quarante millions pour le chemin d'Orléans, à des conditions bien autrement défavorables.

Le même raisonnement serait applicable à la ligne de Tours et à celle de Châlons. En supposant que la première doive coûter quarante millions de frais d'établissement, et la seconde cent vingt, et calculant de la même manière que nous l'avons fait tout à l'heure, en supposant enfin que les compagnies se bornassent à emprunter une somme égale au tiers de la valeur de leurs objets mobiliers, on trouve que le fonds social à constituer, se composerait, dans le premier cas, de onze millions seulement, et dans le second cas, de trente-trois millions. Ce ne sont pas là des sommes de nature à effrayer les capitalistes. Nous le répétons, à de pareilles conditions (qui sont celles de la loi), on doit pouvoir s'aider du secours de l'industrie. Ce ne sont pas, du moins nous en sommes fermement convaincus, les difficultés d'argent qui y feraient obstacle.

L'expérience tranchera, du reste, cette question. En attendant que les faits aient prononcé, le gouvernement s'est mis à l'œuvre, et il a eu raison. Les crédits votés dans la loi du 11

juin dernier ont reçu emploi, autant du moins que l'état des études l'a permis. Des ordres ont été donnés pour l'exécution des travaux. « Cette déci-« sion, disait le journal officiel, le *Messager*, dans « son numéro du 27 août 1842, ne préjuge rien « contre la faculté que le gouvernement se réserve « de concéder les lignes de fer à des compagnies. « L'État reste maître, après avoir appliqué la loi en « ce qui constitue la règle, d'admettre quand il le » voudra l'exception. » Un pareil commentaire d'une mesure, utile et bonne en soi, nous paraît de nature à exciter de justes défiances. Que voulez-vous que pensent les compagnies des projets de l'administration, lorsqu'elles voient cette doctrine de l'exécution par l'État, se produire, précisément à l'occasion de l'établissement du chemin de fer qui sera le plus fructueux, de celui du nord? Si le gouvernement se réserve en principe la construction de cette ligne, quelle est donc celle qu'il réservera à l'industrie privée?

On a l'intention de donner aux compagnies, quand elles se présenteront, la fourniture des rails et du matériel, et l'on exécute, en attendant, les travaux d'art et de terrassements. Nous craignons bien qu'un pareil mode de procéder n'entraîne de nombreux et d'inévitables retards.

Notre crainte se fonde sur des faits qui se passent

aujourd'hui même sous nos yeux. Les compagnies concessionnaires des chemins de Rouen et d'Orléans ont toutes deux, dès le début de leurs opérations, avant qu'une seule pelletée de terre eut été remuée, commandé à diverses usines les 15,000 tonnes de fer, qui leur étaient nécessaires. Et aujourd'hui, après trois ans écoulés, quel est l'obstacle qui empêche l'achèvement des travaux, et qui limite l'époque si impatiemment attendue où l'exploitation pourra commencer? c'est l'insuffisance de la livraison des rails. Il y a quelques mois, à la fin de novembre, on était exposé à manquer de rails, au moment même où tout était prêt pour la pose, et cela, malgré les contrats les plus précis et les engagements les plus formels. Il a fallu que la compagnie de Rouen fît venir d'Angleterre, en toute hâte, mille ou quinze cents tonnes de fer qui lui étaient indispensables. Et ce qu'il y a de curieux, c'est que cette fourniture a été faite dans le mois de la commande, et à un prix plus modéré, malgré l'élévation des droits, qui sont de 205 fr. par tonne, que les prix de la livraison en France. A la même époque, la compagnie du chemin de fer d'Orléans, pour ne pas être déçue dans l'espoir qu'elle avait conçu et manifesté d'ouvrir son chemin le 1er mai, était obligée, par les mêmes motifs, de prendre des mesures analogues.

Ces faits sont, à notre avis, très-significatifs. Ils prouvent qu'avant toute chose, il faut s'assurer de la fourniture des rails et des machines dont on peut avoir besoin. Mais on dira peut-être que ces retards sont venus de circonstances passagères, et que l'on ne peut pas formuler, d'une manière aussi générale que nous le faisons, la règle à suivre en pareille matière. Examinons.

Six établissements seulement sont montés, en France, pour fabriquer des fers à la houille : ce sont ceux d'Alais, d'Anzin, du Creuzot, de l'Aveyron, d'Hayange et de Terre-Noire. Voyons quelle est leur puissance productive, et dans quelle proportion elle devra s'accroître en raison des besoins nouveaux.

Le réseau complet des chemins de fer projetés en France comprend une étendue de 3400 kilomètres. Or, deux voies comportent quatre séries de rails. Chaque rail pèse au moins 30 kilogrammes. C'est là un minimum, et la tendance générale aujourd'hui est de porter ce chiffre à 35 et 36 kilogrammes. Faisons néanmoins nos calculs dans la première hypothèse. Le mètre courant d'un chemin, à quatre voies, emploiera par conséquent 120 kilogrammes, et le kilomètre courant 120 tonnes. Il faudra donc, pour un réseau de 3400 kilomètres, 400,000 tonnes de rails, non compris les

coussinets, qui, à raison de 40 kilogrammes par kilomètre, représentent pour le même développement un poids de 132,000 tonnes de fonte ; non compris les fers, aciers, employés aux voitures, wagon, plateformes tournantes, bâtiments, etc., que l'on ne saurait à l'avance évaluer exactement.

Ainsi donc les usines auront à fournir, dans un délai de douze à quinze ans, si l'on veut, en dehors des besoins ordinaires et croissants du commerce, qui remplace aujourd'hui dans un si grand nombre d'emplois le bois par le fer, 400,000 tonnes de rails fabriqués à la houille, pour parler des rails seulement ; soient 30,000 tonnes annuellement.

Nos maîtres de forges prétendent qu'ils sont en mesure de satisfaire à cette consommation. Nous ne le nions pas. Cependant, en examinant le progrès régulier et normal, qu'a suivi depuis quelques années la production métallurgique dans notre pays, il serait permis d'en douter. On voit, en effet, dans les documents publiés par l'administration, des finances que la fabrication totale du fer à la houille s'élevait en

1835 à	96,200 t.
Plus tard en 1840 elle s'est élevée à	125,000 t.
Différence	293,200 t. pour 5 ans.

c'est-à-dire que la production a reçu un accroissement moyen de 6000 tonnes environ par an. Or, pour suffire aux besoins nouveaux, nés de la création des chemins de fer, il faudra arriver à un accroissement de 30,000 tonnes, c'est-à-dire quintupler dans ses effets le mouvement ascensionnel qui a lieu. Cela n'est pas impossible sans doute. On peut construire de nouvelles usines, monter un plus grand nombre de hauts fourneaux sur les usines déjà en exploitation. Mais que deviendra cette industrie en croissance, lorsque, après s'être lancée ainsi à l'aveugle, pour un besoin momentané, dans un développement si brusque, si considérable, elle verra ce besoin cesser ou du moins diminuer tout d'un coup? Ne pourra-t-elle pas regretter d'avoir imprudemment pris une extension si violente, si démesurée? Jettez les yeux sur la Belgique, sur l'Angleterre : Quelle est la cause des souffrances que l'industrie métallurgique de ces deux pays éprouve depuis quelques années? Il n'y en a pas d'autres que le développement de la production au-delà de la consommation. Alors s'est produite l'inévitable réaction qui se manifeste toutes les fois qu'une demande extraordinaire de marchandises s'est subitement ralentie.

Quoi qu'il en soit, ce que nous avons dit suffit pour prouver que, si l'on veut être certain d'avoir

en temps utile et en quantité suffisante des rails, des supports, des machines, il faut y pourvoir à l'avance et dès le début de l'entreprise; et nous ne craignons pas d'ajouter, quelque étrange que cette proposition puisse paraître, que la durée du temps nécessaire à la construction proprement dite d'un chemin de fer, lorsque l'argent ne manque pas, sera toujours inférieure à la durée du temps nécessaire à la fabrication des rails, dans l'état actuel de notre législation douanière.

De là nous pouvons enfin tirer la conséquence, à laquelle nous voulions arriver. Le gouvernement exécute aujourd'hui, sur les routes de Tours, de Creil, et de Strasbourg, des travaux qui dans le mois prochain seront poussés avec activité. Cela témoigne de sa haute sollicitude pour ces diverses entreprises, et de son vif désir de réparer le temps perdu. Mais, au fond, l'époque où ces chemins pourront être livrés à la circulation ne se trouvera pas par là avancée d'un seul jour, si l'on ne prend la précaution de commander immédiatement les rails, les coussinets et les locomotives. A défaut de ce soin, M. le ministre des travaux publics peut tenir pour certain que les usines ne seront pas prêtes le jour où les ingénieurs le seront.

Nous avons précédemment dit qu'il fallait entreprendre simultanément les premières sections des

chemins de Belgique, de Bordeaux, de Lyon, ainsi que la ligne d'Avignon à Marseille. Nous avons ajouté que, peut-être, il serait nécessaire, dans l'état actuel de la question, de continuer la ligne de Strasbourg. Dès-lors il faut commander, sous le plus bref délai possible, 60,000 tonnes de rails, qui, selon toute apparence, ne seront pas livrés et mis en place dans trois ans, c'est-à-dire à une époque où les travaux entrepris pourront très-aisément être achevés.

Ainsi notre avis est que, si des compagnies se présentent pour exécuter les lignes de chemin de fer et font des offres acceptables, il faut s'empresser de traiter avec elles, provoquer même leurs concours, choisir les hommes avec lesquels on traite, ne pas se préoccuper de la forme d'intervention du Trésor, pourvu qu'au fond les intérêts réciproques des parties qui se trouvent en présence, soient raisonnablement conciliés. Mais, si l'état des esprits, l'incertitude et l'hésitation des capitalistes font qu'aucune compagnie n'offre au gouvernement son aide, notre avis est qu'il ne convient pas que le gouvernement reste immobile, ou subisse les conditions onéreuses que l'on voudrait lui dicter.

Il faut qu'il agisse alors et commence l'exécution des chemins de fer. Seulement, au lieu de se

borner à entreprendre une partie des travaux, tels que les maçonneries et les terrassements sur une ligne donnée, le gouvernement doit faire tout ce qu'une compagnie ferait à sa place, passer tous les marchés qu'elle même passerait, marchés de rails, de coussinets, de traverses, de machines; exécuter, en un mot, intégralement la tâche qu'il est alors obligé de remplir. Au lieu de limiter son action dans un certain cercle de travaux, il faut, en un mot, qu'il la limite dans une certaine étendue de chemin.

Supposons que les Chambres allouent une somme de cinquante millions, comme dotation des chemins de fer, et que l'esprit d'association se tienne momentanément à l'écart, inquiet, irrésolu. Le ministre, après s'être assuré de l'impuissance de l'industrie, ou de la dureté des charges qu'elle voudrait imposer à l'État, doit affecter, du consentement des Chambres, la somme votée à la construction de trois ou quatre sections principales, comme celle de Paris à Creil, d'Orléans à Tours, et de Paris à Sens ou à Troies, suivant la ligne que l'on adoptera pour le tracé de Lyon. Les sections commencées par lui devront être par lui terminées, car on se jetterait à plaisir dans des complications énormes, si l'on prenait le parti de remettre ultérieurement aux compagnies qui

pourront se présenter dans un ou deux ans peut-être, la continuation des travaux entrepris et des marchés passés par l'administration. Les intérêts ne peuvent pas ainsi se mêler et se confondre sans que des difficultés et des conflits naissent et résultent nécessairement d'une combinaison de ce genre.

Alors de deux choses l'une : ou le découragement du public se prolongera, et dans ce cas l'administration poursuivra son œuvre, elle entreprendra, avec les nouveaux crédits votés, la seconde section de chacune des grandes lignes par lesquelles le travail aura été entamé ; pas un jour ne sera perdu. Ou bien, la confiance publique renaîtra, soit pendant le cours des premiers travaux, soit après leur achèvement; les incrédules en fait de chemins de fer auront pu se convaincre enfin par leurs yeux, par leurs sens, par la présence même de l'objet de la spéculation, des avantages qu'il peut offrir. Et dans ce cas la position de l'État sera bien simple, il livrera aux compagnies nouvelles les travaux faits, moyennant un prix déterminé d'un commun accord; et ce prix sera, soit un à compte de la subvention convenue, si l'on applique ce mode de concours, soit un moyen de diminuer, dans les négociations ouvertes, la durée des concessions. L'état, d'une ma-

nière ou de l'autre, trouvera, sous une forme quelconque, l'équivalent du capital qu'il aura déboursé. Il sera libre enfin de garder entre ses mains, ou d'abandonner aux contractants la jouissance des portions de chemins qu'il aura créées, et qui pourront être considérées, s'il les donne, comme une véritable subvention.

Une fois le contrat signé pour une ligne comme celle de Belgique, par exemple, tranquille sur ce point, n'ayant plus à exercer qu'un rôle de surveillance, l'État portera ailleurs son action directe, soit sur la ligne de Bordeaux, soit sur celle de Strasbourg, se mettant à l'œuvre sans attendre les compagnies, quand elles ne se présenteront pas, leur abandonnant la continuation, non pas des travaux commencés sur une section entreprise, mais l'exécution des sections successives d'un même chemin, lorsque plus tard ces compagnies, mieux éclairées sur les conditions de ces spéculations, redouteront moins de les aborder.

Telle est la voie dans laquelle nous conseillerions d'entrer, la mesure et la forme dans laquelle nous conseillerions d'agir, en raison des circonstances où nous nous trouvons, et des nécessités qu'elles nous imposent.

Nous nous sommes proposé pour but de discuter et d'arrêter les conditions auxquelles devait

satisfaire l'établissement d'un réseau de communications à la vapeur, et d'examiner si le système de chemins de fer adopté et consacré par la loi du 11 juin 1842 satisfaisait à ces conditions.

Nous avons, en conséquence, cherché d'une manière générale, quel rôle devaient jouer les voies nouvelles dans l'ordre de nos communications intérieures; si elles pouvaient et devaient remplacer les voies navigables; si elles étaient propres aux transports de toute espèce; quel rôle elles étaient appelées à remplir comme moyens de défense et d'attaque.

Nous avons ensuite abordé un autre ordre de questions. Nous nous sommes demandé quel était le meilleur mode d'exécution des travaux publics? s'il fallait admettre un système mixte consistant à faire exécuter par l'État certaines lignes, et d'autres lignes par des particuliers? quelle pouvait être l'intervention financière du Trésor, si les concessions et les tarifs devaient être limités? dans quel esprit l'administration et des Chambres devaient contrôler les compagnies? Nous avons enfin recherché par quels chemins devait être entamée la construction du réseau, de quelle manière et dans quelle proportion l'État devait actuellement y concourir?

Les moyens les plus propres à remédier dans la

pratique aux imperfections que présente la loi du 11 juin dernier nous ont paru être ceux-ci : 1° Concentrer le travail, régler l'ordre de priorité des lignes, proportionner les subsides du Trésor à l'importance relative de chaque chemin; 2° Accueillir, provoquer les propositions des compagnies, choisir pour concessionnaires les hommes qui, à moralité égale, offrent les conditions financières les plus avantageuses; concilier enfin dans une juste mesure l'intérêt social et l'intérêt privé, en évitant le double écueil, dans lequel on est tombé si souvent, l'acceptation de clauses trop dures pour le Trésor, ou, comme en 1838, l'obligation de charges trop lourdes imposées aux compagnies. Telle est, selon nous, la tâche que le gouvernement et les Chambres ont à remplir.

Nous n'ajouterons plus qu'une seule réflexion.

Pour constituer d'une manière durable le crédit privé, il y a deux choses à faire. Il ne faut pas d'abord surexciter outre mesure le développement des activités industrielles. Si l'on concède plus de chemins de fer qu'il n'existe de capitaux disponibles en France, si l'on profite de l'engouement momentané du public, lorsqu'il y aura réaction en faveur des voies nouvelles, pour

abuser du crédit, ou pour établir une sorte de concurrence entre les demandeurs de concessions, on rendra inévitable une crise, pareille à celle qui a éclaté en 1839, et dont nous ressentons encore les tristes effets. Secondement, il faut regarder de très près à la moralité des hommes avec lesquels nous nous engagerons. L'industrie n'a pas de plus mortels ennemis que la fureur du gain et des fortunes rapides. Le nombre est grand des spéculateurs qui, jouant sur les éventualités, prennent des actions uniquement pour les revendre, et par mille moyens exploitent la cupidité des uns, la crédulité des autres, l'empressement confus de la multitude. Le nombre est grand de ceux qui, séduits par l'appât des bénéfices, vont compromettre aveuglement, dans un moment de fièvre, l'épargne de longues années. Défions-nous soigneusement et du charlatanisme des uns et de l'inexpérience des autres; défions-nous de ceux qui demandent des concessions de chemins de fer, non pour les exécuter, mais pour en trafiquer. Que la publicité frappe et atteigne les coupables. Cherchons les moyens d'introduire, dans nos concessions, des garanties qui, laissant toute liberté pour le bien, mettent toutes entraves au mal. Repoussons toutes les créations de primes, d'actions industrielles, de parts de bénéfices, ac-

cordées aux administrateurs, et qui, sous des formes diverses, ne sont guère autre chose que l'application de cet art fatal, qui consiste à réserver à quelques-uns des profits en dehors de ceux de tous. Pour qu'une société ait droit à la protection du gouvernement, aux encouragements des grands pouvoirs de l'État, il faut avant tout qu'elle soit constituée honnêtement. Le devoir des Chambres est d'intervenir pour empêcher les combinaisons mauvaises, pour contrôler et régulariser d'autant plus l'action des compagnies qu'elles en étendent le nombre davantage. Leur devoir est aussi, nous le répétons, de se tenir en garde contre le débordement des spéculations. Sans quoi l'industrie continuera à passer par ces alternatives d'affaissement et d'activité, qui sont depuis longtemps sa manière d'être habituelle, et nous verrons se reproduire ces crises périodiques qui apparaissent à de certains intervalles. Toujours les Chambres et le gouvernement sont tenus, en un mot, d'avoir pour le public et à son défaut, la sagesse de la prévoyance.

Nous demandons, nous réclamons l'affranchissement du travail, mais la liberté n'est pas cette anarchie sans limite et sans frein que l'on semble quelquefois proclamer comme le phénomène ordi-

naine de la vie industrielle. Celle-là serait une conquête funeste, précaire, dangereuse. La liberté que nous voulons est un régime où rien ne trouble le mouvement des intelligences et des capitaux vers l'exécution des travaux publics, mais où l'on règle avec le plus grand soin et les conditions des entreprises industrielles, et les entraînements de la spéculation. Une administration vraiment habile est, à nos yeux, celle qui sait à la fois exciter ou retenir selon le besoin les forces vives de la nation, leur donner une direction utile et féconde, former les citoyens à la gestion de leurs affaires, et multiplier les sources de la prospérité publique.

L'établissement du vaste ensemble de nos communications à la vapeur nous en offre le moyen. C'est une œuvre si grande, et en même temps si difficile, que chacun doit y contribuer, dans la mesure de ses forces. Il faut chercher et trouver la voie la plus prompte et la plus sûre pour nous conduire au but que nous voulons atteindre. Tous les esprits en sont justement préoccupés. Le moment est venu d'agir; nous allons entrer dans la carrière. Peut-être, dans cette situation, sommes-nous excusable d'avoir entrepris de discuter à l'avance les diverses résolutions qui pourraient être prises et qui engageront si gravement l'avenir.

Heureux s'il nous est donné de concourir ainsi, autant du moins que cela dépend de nous, au développement d'une des branches les plus importantes du travail national.

FIN.

Digitized by Google

Digitized by Google

NOTE I.

Nous avons dit, en discutant le meilleur mode d'exécution des travaux publics, qu'en fait, et dans tous les temps, on a toujours vu l'industrie privée prendre place à côté du gouvernement pour la construction des travaux. Les tableaux suivants prouvent la vérité de cette assertion.

Il existe en France onze cents lieues environ de canaux qui peuvent se diviser en quatre classes principales : 1° Canaux exécutés par l'industrie privée, aidée ou non aidée par le gouvernement, et concédés à perpétuité ; 2° Canaux commencés par l'État, les villes ou

des particuliers avant la centralisation des travaux publics dans les mains de l'administration des ponts et chaussées, et concédés temporairement aux compagnies qui les ont achetés; 3° Canaux faits entièrement par les États, et les villes; 4° Enfin, canaux exécutés par le gouvernement depuis la centralisation des travaux publics.

CANAUX CONCÉDÉS A PERPÉTUITÉ ET EXÉCUTÉS PAR LES COMPAGNIES.

Le canal de Briare, concédé par édit du 8 avril 1599 et de janvier 1607; le développement total en est de	55,153 m
Le canal de Grave (1666),	9,200
Le canal du Midi et ses divers embranchements (1666),	297,083
Le canal d'Orléans (1679),	77,304
Le canal de Lunel (1718),	10,000
Le canal de Loing, (1719),	56,553
Le canal de Givors (1761),	17,808
Le canal d'Aire à la Bassée (1822),	41,000
Le canal de Roanne à Digoin (1827),	55,072
Le canal du Crozat, concédé en 1732, livré à la navigation en 1738, racheté par le roi en 1766, concédé à M. Honorez en 1829.	54, 351
Total.	664,524 m

CANAUX CONCÉDÉS TEMPORAIREMENT.

La plupart de ces canaux avaient été commencés par les États, les villes ou les particuliers. Les travaux sus-

pendus pendant le cours de la révolution, furent repris à la paix et terminés par des compagnies, moyennant des concessions temporaires d'une durée variable. En voici l'énumération :

Désignation du canal	Époque de la concession.	Durée de la concession.	Longueur du canal.
			Mètres.
Le canal de Saint-Quentin,	1827	22 ans	31,829
de Deule et de Lys,	1825	29	116,784
des Etangs,	1821	29	45,410
de Luçon,	1824	44	15,230
d'Hazebrouck,	1835	35	25,329
de Beaucaire,	1801	80	90,535
de Coutances,	1836	49	5,632
de Dunkerque à Furnes,	1828	68	13,303
Canalisation de la Scarpe,	1835	68	35,000
Canal de la Sensée,	1818	99	26,700
de l'Ourcq et de St-Denis,	1818	99	100,522
de Saint-Martin,	1821	99	6,600
de la Dive,	1825	90	40,011
Canalisation de la Sambre,	1826	99	54,060
Canal de la Sambre à l'Oise,	1833	99	66,067
de Vire à Taute,	1835	99	30,638
de la Teste,	1834	99	140,000
de Roubaix,	1837	99	13,546
de la Dronne.	1828	99	37,000
du Dropt,	1821	99	80,000
du Layon,	1774	40	60,000
		Total.	1054,196

CANAUX CONSTRUITS PAR LES ÉTATS, OU LES VILLES, AVANT LA CENTRALISATION DES TRAVAUX PUBLICS.

Canal d'Ardre,	4,700 m.
de Bethune,	21,629
de Bergues à Dunkerque,	8,701
de Bergues à Furnes,	13,800
de Bourbourg,	21,462
de la Nieppe, de Préaveu et de la Bourre,	19,484
de Saint-Omer,	16,294
de Calais,	29,542
Canalisation de l'Aa,	29,315
Canal de la Colme,	24,785
de Courlavaut,	10,000
de Guines,	6,120
du Centre,	116,812
Total.	322,644 m.

TTAVAUX EXÉCUTÉS PAR LE GOUVERNEMENT DEPUIS LA CENTRALISATION DES TRAVAUX PUBLICS ENTRE LES MAINS DE L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.

		Les travaux ont duré	Longueur.
Canaux exécutés en vertu des lois de 1821 et 1822.	Canal du Rhône au Rhin.	35 ans	348,900 m.
	de la Somme et de Manicamp.	65	160,451
	des Ardennes.	15	105,725
	Canalisation de l'Oise.	11	30,000
	Canal de Bourgogne.	61	242,044
	d'Arles à Bouc.	35	47,338
	Canaux de Bretagne.	34	512,468
	Canal du Nivernais.	58	176,181
	du Berry.	38	320,381
	latéral à la Loire.	20	207,103
	Canalisation de l'Isle et du Tarn.	74	233,292
	Total.		2,383,883 m.

	Report	2383,883 m.	
		Longueur.	
Canaux exécutés avant les lois de 1821 et 1822.	Canal de Condé.	6,400	
	de Niort.	78,000	
	de S. Maur.	1,100	
	de Sédan.	577	
	de Charras.	19,874	
	de Cornillon.	370	
	latéral à l'Oise,	4,851	
	Total.	111,072	111,072 m.
	Total.		2,494,655 m.

Récapitulation.

1e et 2e cat.	1,941,364 m.	500 l. env.
3e et 4e cat.	2,494,955	600
Total.	4,436,319 m.	1100

Nous ne comprenons pas dans cette énumération les nouveaux canaux entrepris depuis 1830 et dont les travaux se poursuivent.

Présentons maintenant les mêmes tableaux divisés de la même manière, relativement à l'exécution des chemins de fer.

CHEMINS DE FER EXÉCUTÉS PAR LES COMPAGNIES AIDÉES OU NON AIDÉES PAR LE GOUVERNEMENT.

	long.	cap. de constion.	prêt ou don de l'Ét.
Chemin de Lyon à St-Etienne.	58 kil.	10,000,000 fr.	»
de St-Etienne à Andrezieux.	22	1,600,000	»
d'Audrezieux à Roanne.	67	12,000,000	4,000,000 fr.
de Montrond à Montbrison.	15	250,000	» 50,000
de Paris à St-			

Germain.	19	15,000,000	»
de Paris à Versailles, r. dr.	19	18,000,000	»
de Paris à Versailles, riv. g.	17	18,000,000	5,000,000
de Mulhouse à Tanne.	9	2,600,000	»
de Strasbourg à Bâle.	140	40,000,000	12,660,000
de Montpellier à Cette.	22	3,000,000	»
d'Alais à Beaucaire.	52	8,000,000	»
de Bordeaux à La Teste.	51	5,000,000	»
de Paris à Orléans.	128	50,000,000	»
de Paris à Rouen.	124	50,000,000	14,000,000
Total.	743 kil.	223,450,000fr.	35,650,000 fr.

CHEMINS DE FER EXÉCUTÉS PAR LE GOUVERNEMENT.

De Nîmes à Montpellier,	26 kil.	14,000,000 fr.
De Lille à la frontière belge,	15	6,000,000
De Valenciennes à *id.*,	15	
Total	56 kil.	20,000,000

Nous ne comprenons pas dans cette énumération les

chemins de fer destinés au service des mines de houille (1).

RECAPITULATION.

Chemins de fer construits par les compagnies,	186 l. 1/2.
par l'État,	14
Total.	200 l.

Enfin nous devons citer pour compléter la justification de ce que nous avons dit sur ce point, les principaux chemins de fer exécutés par l'industrie privée sur le continent (2).

AUTRICHE.

Désignation.	Capital.
De Budweis à Lintz.	6,350,000 fr.
De Vienne à Bochnia.	35,700,000
De Vienne à Raab.	36,000,000

PRUSSE.

De Berlin à Postdam.	5,098,000
De Berlin à Stettin.	9,271,400
De Cologne.	16,650,000

(1) Ce sont ceux de Épinac au canal de Bourgogne, 28 kil.
d'Épinac au canal du centre, 25
de Villers Cotterets, 8
de Denain à St-Vaast, 9
de Denain à Abscon. 5
de Montet aux Moines, 25
du Creusot au canal du centre, 10
de Grand Combe à Alais, 13
Total 3 kil. 12

(2) On sait qu'en Angleterre toutes les lignes à vapeur ont été exécutées par des compagnies ; l'État n'en a entrepris aucune, et son intervention s'est bornée jusqu'à présent à des prêts plus ou moins considérables.

De Berlin à la frontière de Saxe.	15,540,000
De Francfort.	8,140,000
De Dusseldorf.	5,000,000
De Breslau.	7,000,000
De Cologne à Minden.	21,640,000
BAVIÈRE.	
De Munich à Augsbourg.	9,015,000

Nous pourrions ajouter à cette énumération les chemins de la Saxe, de Francfort-sur-Mein, de la Hollande; mais ce que nous venons de rapporter suffit pour prouver ce que nous avons cherché à établir, à savoir que partout, en Allemagne comme en France, l'industrie privée avait été appelée à concourir à l'exécution des chemins de fer dans une proportion considérable. Lorsqu'on a abordé les vastes entreprises qui se poursuivent aujourd'hui de l'autre côté du Rhin, on ne s'est imposé aucun système exclusif. Les gouvernements, les localités, les compagnies se sont réunies pour faire en commun les fonds nécessaires à la création des voies nouvelles; et généralement, jusqu'ici du moins, la création de ces voies a été poursuivie par l'industrie privée.

NOTE II.

Voici, d'après le *Railway magazine*, le résultat d l'exploitation des chemins de fer anglais pendant l'année 1841.

Les quarante chemins ouverts à cette époque à la circulation présentaient un développement de quatorze cent trente un milles de voies de fer, ayant coûté, d'après un document officiel publié par ordre du parlement, savoir :

Capital réalisé ou à réaliser.		
par actions,	41,610,814 l. st. ou	1,048,592,513 fr.
Capital emprunté ou à réaliser par voie d'emprunt,	16,177,630 l. st. ou	407,676,276 fr.
Total	57,788,444 l. st. ou	1,456,268,789 fr.

En nombre rond, environ quinze cent millions, ou 400,000 fr. par kilom. M. Bineau qui cite ce chiffre

dans un ouvrage justement estimé sur les chemins de fer anglais, dit avec raison qu'on peut regarder la somme de quinze cent millions comme représentant assez exactement le capital engagé dans les spéculations de cette nature.

Le relevé des publications mensuelles constatant le mouvement hebdomadaire des voyageurs sur les différentes lignes d'Angleterre prouve, que la circulation a été de 21 millions de voyageurs en 1841, et a produit un revenu brut de 4 millions de livres sterlings, soit la somme totale de 100millions de francs.

D'où résulte que, si l'on suppose les frais d'exploitation de 50 %, comme l'expérience l'a généralement démontré, le capital de 1500 millions, consacré à l'établissement des chemins de fer aura produit net 50 millions de fr., c'est-à-dire, un intérêt de 3 % environ (1).

Ce mouvement de voyageurs s'est continué et paraît même avoir augmenté pendant le 1er semestre de l'année 1842.

Nous empruntons, en effet, au *Rail way times* (n° du 16 juillet 1842), le tableau suivant qui indique la recette brute des chemins de fer anglais pendant les six premiers mois de l'année dernière.

(1) Il a été constaté, par les membres et officiers du comité du commerce (voir le numéro du 23 avril même année), que le nombre des accidents survenus en 1841, pour un mouvement de 21 millions de voyageurs, avait été de 96, savoir 24 suivis de morts et 72 ayant occasionné seulement

Abroath	4081 l.st.	14	9
Birmingham and Derby	27719	0	1
Birmingham and Glocester.	47702	7	9
Brudling Junction.	20272	11	11
Chester and Birckenhead.	13617	2	7
Dundée and Abroaht.	5792	16	7
Dublin and Kingston.	19475	1	1
Eastern Counties.	21389	6	»
Edimbourg and Glascow.	32106	5	4
Glascow and Paisley.	22352	8	6
Grand Junction.	206723	2	»
Great North.	31136	2	1
Great Western.	311860	4	2
Haylesbury.	3292	7	1
Hull and Selby.	21569	9	6
Lancaster.	11428	18	3
Liverpool and Manchester.	107768	1	9
London and Birmingham.	390779	13	11
London and Blackwall.	20519	14	9
Brighton.	61982	2	6
Croydon.	10641	5	»
Greenwich.	22189	18	8
South Western.	137100	6	1
Manchester and Birmingham.	10392	5	10
id. Bolton et Bury.	14695	18	7
id. Leeds.	108890	13	2
Midland Counties.	63556	4	8
Newcastle and North Shields	9203	2	2

des blessures. Les blessures légères, celles pour lesquelles il n'y a pas eu de plaintes, ne sont pas comprises dans le chiffre précédent.

Newcastle and Carliste.	36639	4	8
North Midland.	100136	9	8
North union.	25299	18	4
Nosthern and Eastern.	29269	19	2
Preston and Wire.	4625	0	5
Sheffield and Manchester.	6608	13	5
Dover (5 semaines d'exploitation).	3333	12	«
Chester.	9828	1	6
York and North Midland.	39195	13	6
Total pour les 40 chemins et pour les 6 premiers mois de 1842.	2,031,010 liv. st.		

C'est là la recette brute, elle prouve que le mouvement, constaté en 1841, s'est continué depuis.

Ces revenus ont donné lieu à la distribution de dividendes qui ont été fixés de la manière suivante pour le premier semestre de l'année 1842 (ces chiffres sont extraits des comptes rendus et publiés par les compagnies).

Désignation des chemins.	Dividendes.
Grand Junction,	5 0/0 pour 6 mois ou 10 0/0 par an.
London and Birmingham,	6 1/4
Liverpool and Manchester,	5 0/0
Leeds and Selby,	3 0/0.
Great Western,	3 1/2 avec une réserve de 1 0/0
South Western,	4 0/0.
Edimbourg and Glascow,	4 0/0.
Yorck and North Midland,	4 0/0.
London and Southampton,	3 1/2.
North Union,	3.

Manchester et Leeds,	3.
Newcastle et Carlisle,	3.
Dublin,	2 1/2.
Dundee,	2 1/2.
Great North,	2.
Midland Counties,	2.
Nosthern et Eastern,	1,80.
Croydon,	1,50.
Manchester et Bolton,	1,50.
Hull et Selby,	2.
Lancastre,	1,50.
North Midlanl,	1,50.
Blackwall,	1.
Greenwich,	1.

Cette inégalité dans la quotité des produits, relativement aux dépenses de construction, explique l'inégalite des cours des actions des chemins de fer. Il y en a quarante côtés à la bourse de Londres, sur les quels sept sont encore inachevés; restent trente trois chemins terminés. Sur ce nombre,

Douze sont cotés au pair, ou bien un peu au-dessus du pair;

Six sont cotés avec de larges primes;

Quinze sont cotés en perte.

Mais, comme la moins value des uns est, en général, au-dessous de la plus value des autres, on arrive à un résultat assez curieux, lorsqu'on prend par exemple

les dix lignes principales (1), et que l'on calcule la valeur moyenne et actuelle d'une même somme engagée dans chacune de ces spéculations.

On trouve qu'un individu qui aurait pris, dans l'origine, une action des dix grands chemins de fer anglais, aurait dépensé 20,595 fr., et vendrait aujourd'hui ses dix actions 25,912 fr. (2).

Il n'est donc pas exact de dire, comme on le fait souvent, que le produit des railways est et sera toujours nécessairement au-dessous des frais de traction et sans rapport avec le capital dépensé.

Il est constant que le railway de Londres à Birmingham, dont l'étendue est de 112 milles 1/2 (180 kil.), a produit dans le premier semestre qui a suivi son ouverture, 270,000 liv. st. (7,250,000 fr.), ou 97,950 fr. par mille;

Que le Grand-Jonction, qui aboutit à Newton sur le chemin de Liverpool à Manchester, a produit dans le même temps, 119,000 liv. st. (2,975,000 fr.), ou 37,650 fr. par mille;

Que le Manchester et Leeds, dont l'étendue est de

(1) Grande Jonction, Great Western, Londres et Birmingham, Londres et Brigton, Londres et South Western, Manchester et Leeds, North Midland, Birmingham et Gloucester, Midland Counties, Liverpool et Manchester. Ces dix chemins dont la longueur est de 1075 kilom., ont coût 671,365,173 fr.

(2) *Journal des Économistes*, P. 430 (1843).

50 milles, a produit 116,000 liv. st. (2,900,000 fr.) ou 58,000 fr. par mille;

Que le Manchester et Liverpool, dont l'étendue est de 31 milles, a produit 66,000 liv. st. (1,550,000 fr.), ou 53,225 fr. par mille.

Enfin, que le Great Western, l'une des plus belles lignes de chemin de fer du monde, qui traverse l'Angleterre de part en part, touche Windsor, Bath, et s'arrête à Bristol, le Great Western, dont la longueur est de 120 milles, a produit 338,000 liv. st. (8,450,000 fr.), ou 50,000 liv. st. par mille.

Aussi les dividendes de ces quatre chemins ont-ils été considérables; nous l'avons vu dans le tableau précédent.

Par suite les actions du premier sont montées de 100 liv, à	210 liv. st.
Celles du Grande Jonction de 100 liv. à	202
Du Liverpool, de 100 à	182
Du Great Western, de 65 à	91

Les mouvements des cours s'expliquent donc par l'élévation même des produits; et, pour que l'on ne puisse conserver aucun doute sur la réalité de ce résultat, nous allons citer dans leurs détails les extraits des comptes rendus aux dernières assemblées d'actionnaires par les administrateurs des compagnies de grande jonction, de Birmingham et de Liverpool.

GRANDE JONCTION.

RECETTES POUR LE 1er SEMESTRE DE 1842.

Transport des voyageurs, lettres et chevaux,	192,437 l. st.	0.	6
Marchandises et charbons,	45,771	4.	3
Loyers et revenus,	3,608	19.	9
Total	241,816 l. st.	2 4.	6
Les dépenses ont été de	104,988	7.	8
Reste net	136,827	18.	10

Les dépenses se divisent comme il suit :

Gages, réparations et droits pour les voyageurs,	25,976 l. st.	19.	2
Frais pour les marchandises,	13,454	60.	7
Frais de traction, salaire des mécaniciens, chauffeurs, huile,	30,777	13.	9
Entretien de la voie,	11,401	4.	10
Réparation des stations,	474	17.	2
Bureaux et frais généraux,	3,428	8.	
Direction,	475	13.	
Ingénieurs,	840	8.	
Compensations,	180	15.	11
Taxes et droits,	2,484	14.	3
Loyers,	1,708	1.	4
Dépenses diverses,	399	17.	11
Redevances à Liverpool et Manchester,	13,385	6.	9
Total	104,988 l. st.	7.	8

Sur le chemin de Londres à Birmingham, les recettes ont été, en 1841, de

Pour les voyageurs,	352,885 l. st.	2.11
Pour les marchandises,	76,138	0. 4
	429,023	3. 3
Loyer des propriétés de la compagnie,	2,316	0. 5
Total.	431,339 l. st.	3. 8

Les dépenses ont été de

Service des voitures,	36,850 l. st.	0. 7
Service des ateliers,	76,142	5. 8
Taxes, salaires, gages, etc.,	21,627	5. 8
Intérêts des emprunts,	57,134	1. 2
Loyer du chemin d'Aylesbury,	1,250	» »
Réparation du matériel,	14,643	6 5
Total	207,646 l. st.	19. 6
Reste net	223,692 l. st.	9. 2

Sur le chemin de Liverpool à Manchester, les recettes ont été, en 1841, de 137,530 l. st.
Les dépenses de 70,080
Reste net 67,450 l. st.

Nous pourrions multiplier ces citations; mais les renseignements que nous venons de donner suffisent pour prouver la réalité des revenus nets produits par l'exploitation des grandes lignes de chemins de fer en Angleterre.

Un autre fait qui résulte également de la comparaison des comptes annuels des compagnies et des publications hebdomadaires des journaux anglais, est l'accroissement progressif, général de la circulation, sur

presque tous les chemins achevés. Nous allons citer des chiffres qui le prouvent.

PRODUITS DES VOYAGEURS PENDANT LA SEMAINE ECOULÉE DU 7 AU 14 DES ANNEES SUIVANTES

	1837	1838	189	1840	1841
Grande jonction.	4402 l. st.	7288 l. st.	8516 l. st.	9009 l. st.	9174
London et Birmingham.		10714	13854	15114	17446
Liverpool et Manchester.		3946	4332	4693	4801
North Midland.				13899	14808

Nous avons pris cette semaine au hasard parmi toutes les autres; le même calcul pourrait être appliqué à des chemins de fer différents, et, à des époques de l'année quelconques, on arriverait toujours au même résultat. Il est donc vrai, comme nous l'avons admis dans le cours de notre discussion, que le mouvement des voyageurs et des marchandises, opéré pendant les premiers temps d'une exploitation, peut être considéré comme un minimum, et que ce mouvement va s'augmentant de plus en plus, à mesure que les habitudes se créent et se développent (1).

Si le mouvement des voyageurs sur les chemins de fer anglais a présenté le chiffre énorme du déplacement de vingt et un millions d'individus, le résultat de l'exploitation des chemins de fer d'Allemagne n'a pas été moins remarquable.

(1) M. Nothomb dit dans un rapport publié en 1842, qu'en 1841 le chemin de fer belge a transporté 146,675 voyageurs de plus qu'en 1840.

Des seize lignes qui existent aujourd'hui dans la Confédération germanique, et dont le développement est de 338 lieues environ, six n'ont pu être livrées à la circulation qu'au commencement de l'année dernière ; et cependant le mouvement des voyageurs effectué pendant le cours de cette seule année aatteint près de neuf millions d'individus, et représente le quadruple au moins de la circulation habituelle avant l'établissement des voies de fer ; neuf millions de voyageurs, c'est le cinquième de la population de l'Allemagne centrale.

Enfin le *Railway Times* rapproche les recettes provenant, en Angleterre, du transport des voyageurs des recettes provenant du transport des marchandises. Ce rapprochement a de l'importance, parce qu'il montre que dans un pays où les tarifs des voies d'eau sont fort élevés, les voies de fer peuvent s'approprier une partie des mouvements qui s'effectuent sur les canaux. On sait que la circulation provenant du transport des voyageurs est, sur le chemin de Liverpool, de 60 pour 0/0, et la circulation provenant du transport des marchandises de 40 pour 0/0 ;

	Voyageurs.	Marchandises.
Sur le chemin de Londres à Birmingham, la proportion est de	74 0/0	26 0/0
Sur le chemin de Grande-Jonction,	80	20
Du Great W estern,	80	20

De telle sorte qu'en prenant pour unité le transport

des marchandises, le transport des voyageurs est représenté par les chiffres suivants (1) :

Désignation des chemins.	Produit des marchandises	Produit des voyageurs.
Birmingham et Derby,	1	2,14
Birmingham et Glocester,	1	5,45
Brandling Junction,	1	0,85
Chester et Berkenhead,	1	10,26
Dundée,	1	2,47
Glascow et Ayr,	1	2,07
Glascow et Paisley,	1	3,78
Grande Jonction,	1	4
Great North,	1	1,33
Great Western,	1	4.
Hull,	1	1,12
Lancastre,	1	10
Liverpool,	1	1,09.
London et Birmingham,	1	3
South Western,	1	3,75
Manchester et Leeds,	1	1,14
Midland Counties,	1	1,70

ce qui donne en moyenne, la proportion de 1 à 3 environ.

Cela ne veut pas dire que les revenus provenant de la circulation des choses soient aux revenus provenant de la circulation des individus dans la proportion de 1 à 3, parce que la tonne de marchandise coûte

(1) Voir le numéro du 25 décembre du *Railway Times*.

plus à transporter, et produit moins en raison des péages établis, qu'un poids égal de voyageurs. Une expérience déjà assez longue faite sur le chemin de Liverpool a permis de comparer entre eux ces deux éléments de circulation; elle prouve que les frais de toute espèce destinés au transport des voyageurs sont de 50 à 60 pour 0/0 de la recette brute; tandis que les mêmes frais pour le transport des marchandises ne s'élèvent pas à moins de 80 à 90 pour 0/0.

Voilà pourquoi les marchandises entrent dans les produits nets des chemins de fer anglais et belges pour des sommes relativement si minimes, et qui paraissent telles surtout quand on considère la masse des objets transportés, et le chiffre pour lequel ces objets figurent dans la recette brute.

NOTE III.

Nous avons cherché dans le cours de notre travail à évaluer le prix moyen des chemins de fer à établir en France, et nous avons été amené, dans la discussion des prix successivement présentés, à dire 1° que les conditions d'exécution imposées aux ingénieurs français étaient généralement plus lourdes que les conditions d'exécutions imposées aux ingénieurs anglais; 2° que les prix de revient des terrassements et des maçonneries, en France et en Angleterre, n'étaient pas, généralement, aussi différents qu'on le suppose.

Le rapport de M. Robert Stephenson, chargé par la compagnie du *South Eastern railway*, d'étudier le tracé de la ligne de Paris à la Manche, confirme cette

double assertion. Nous nous contenterons de reproduire les deux passages suivants :

« En examinant, dit-il, mes devis, vous penserez sans « doute, Messieurs, y trouver, comparativement aux devis du chemin de fer anglais, une grande différence, « provenant de la différence du prix de la main-d'œuvre « et des matériaux en Angleterre et en France ; il n'en « est pas ainsi. J'ai dirigé toute mon attention sur ce « point ; j'ai consulté les meilleurs ingénieurs français; « j'ai comparé leurs chiffres et les miens, et j'ai trouvé « que les différences de prix entre les deux pays étaient « excessivement minimes, et que les terrassements et les « maçonneries, malgré l'inégalité de valeur de la main « d'œuvre, reviendraient à une somme, tout com- « pensé, identiquement la même. »

Et plus loin :

« Avant d'entrer dans un examen détaillé des plans « et profils de M. l'ingénieur en chef Valée, il est né- « cessaire que je fasse connaître les instructions que « cet ingénieur paraît avoir reçues de son gouvernement, « et conformément auxquelles il a opéré.

« Ces instructions sont :

« Que les courbes n'auront jamais moins de 1,200 « m. de rayon ;

« Que la pente n'aura jamais plus de 3 millimètres ;

« Que les courbes de petits rayons seront toutes de « niveau.

« Du moment, ajoute M. Stephenson, que l'on en- « voyait un homme de l'art pour étudier une ligne à

« tracer sur un espace de quatre-vingts lieues d'éten-
« due, rencontrant plusieurs passages difficiles, il était
« impossible de concevoir des instructions mieux cal-
« culées pour empêcher l'ingénieur, ainsi enchaîné, au
« milieu d'une tâche si gigantesque, d'arriver à un ré-
« sultat utile.

« Il est plus difficile encore de deviner le motif qui a
« pu déterminer le gouvernement à imposer de pa-
« reilles conditions... J'admets aussi bien que per-
« sonne l'avantage des pentes douces ; mon tracé du
« railway de Londres à Birmingham le prouve ; mais
« je suis certain que l'application des conditions faites à
« M. Vallée conduirait à des conséquences que le gou-
« vernement français et les individus intéressés à une pa-
« reille affaire auraient plus tard à regretter. En limitant,
« comme on l'a fait, la libre application d'une profes-
« sion comme la nôtre, dans un code étroit de stipula-
« tions formelles, on exerce, je le dis avec une entière
« conviction, une influence fâcheuse sur les projets,
« et l'on augmente inévitablement les frais de tracé et
« les dépenses de construction réellement nécessaires...

« L'importance de cette considération n'est pas seu-
« lement restreinte aux intérêts des compagnies, elle
« doit aussi toucher l'administration. Si le gouvernement
« français a, comme je le crois, le désir de se procurer
« le concours de l'industrie privée, s'il a l'intention sé-
« rieuse d'arriver à un bon résultat..., il faut qu'il
« modifie les conditions imposées jusqu'ici aux ingé-
« nieurs, et les plans rédigés sous l'empire de ces condi-

« tions, dont l'exécution exigerait un capital beaucoup « plus considérable que celui qu'on doit raisonnable- « ment employer à l'établissement des chemins de fer. « Je suis loin de vouloir faire entendre par ce qui pré- « cède que M. Valée ait proposé des travaux impra- « ticables, et qu'il n'ait pas déployé beaucoup de talent « à remplir sa tâche: je le reconnais pleinement. J'ex- « prime seulement le regret des difficultés qu'on lui a « créées, en même temps que ma haute estime pour un « mérite que personne ne peut contester. »

Entrant ensuite dans l'examen détaillé des frais nécessaires pour l'exécution du chemin de fer du Nord, d'après les plans de M. Valée, M. Stephenson précise de la manière suivante ses observations :

« Entre la ville d'Amiens, placé sur la Somme, et la « Scarpe, on rencontre un pays dont les difficultés sont « continues; la chaîne du plateau le plus élevé et le plus « accidenté du nord de la France, se trouve entre ces « deux points.... Amiens et Arras sont sur un niveau « plat ; mais les montagnes interposées ont rarement « moins de cinq cents pieds d'élévation, (M. Stephenson discute ici le projet de M. Valée, et il ajoute) : Depuis « Amiens jusqu'au faîte du Becquoy, deux vallées, of- « fraient à l'ingénieur des pentes très-favorables ; l'ob- « jet qu'on a eu en vue, en montant sur les versants « des collines, au lieu de rester dans le fond et au pied de « ces mêmes collines, a été d'atteindre le niveau élevé « dont on avait besoin pour traverser les chaînes inter- « médiaires avec une pente uniforme de trois millimè-

« tres au plus. On a donc été forcé de quitter les niveaux « bas et favorables des rivières pour monter graduelle- « ment sur les rampes latérales. Un pareil plan néces- « site une série de remblais et de déblais énormes, et « dont on aurait pu aisément se dispenser.

« Cette portion du tracé présente un exemple « frappant des effets préjudiciables qui résultent de « l'habitude de fixer à l'avance des inclinaisons maxi- « mums, sans avoir égard à la surface naturelle du « sol. Car ici le fond des vallées offrait des facilités « remarquables pour la construction d'un railway, « tandis que le profil choisi par M. Valée, dans le « but évident de diminuer les pentes, est embarrassé à « chaque pas de travaux effrayants, qui choquent l'ex- « périence que nous, Anglais, avons acquise en matière « de rail-way. »

Nous ne voulons pas pousser plus loin cette citation ; nous n'avons qu'un seul mot à y ajouter.

Ceux qui ne croient pas à la possibilité de construire des voies à vapeur avec des pentes de moins de trois ou cinq millimètres, n'ont qu'à visiter les chemins de fer de la Grande-Bretagne. Ils y trouveront des inclinaisons beaucoup plus fortes, et souvent de 11, 12, 15 millim., et ils verront les locomotives franchir ces pentes avec aisance et rapidité. Cela se passe ainsi depuis plusieurs années sur la plupart des rail-ways existants, sans avoir donné lieu jusqu'ici au moindre accident.

Voici les inclinaisons les plus remarquables :

Celle de Manchester et Scheffield,	1 sur	120	
de Eastern Counties,	1	100	
de Grande Jonction,	1	177	(dans son cours.)
id. —	1	85	(à sa jonction avec le chemin de Liverpool.)
Celle de Bolton,	1	132	
de Croydon,	1	100	
de Liverpool et Manchester,	1	89	
de Carlisle à Newcastle,	1	106	
de Leeds et Selby,	1	137	
de North Union,	1	100	
de Manchester et Leeds,	1	152	
de Manchester et Bolton.	1	160	

La variété qui se fait remarquer dans les pentes se retrouve aussi dans les courbes, qui ont de 140 à 4000 m. de rayon. Ainsi, sur le chemin de Liverpool à Manchester, il y a deux courbes de 140 m. de rayon ; sur le chemin de Newcastle à Carlisle , quatre courbes de 160 à 175 mètres.

Cela n'est certes pas une chose sans inconvénient, on est obligé de ralentir la vitesse dans des courbes si petites. Mais l'emploi qu'on en fait vaut mieux, même à ce prix, qu'une perfection achetée à coups de millions, sans rapport avec le capital dépensé.

Des observations du même genre seraient applicables aux passages de niveau. Ces passages sont nom-

breux en Belgique et en Angleterre, nous citerons seulement à l'appui de notre opinion sur ce point, quelques uns des exemples les plus frappants que l'on rencontre de l'application de cette disposition.

Le chemin de Bruxelles à Anvers traverse de niveau à sa sortie de Bruxelles le boulevard extérieur, une des promenades les plus fréquentées de la ville, une des principales routes royales de la Belgique, sans que cela ait jusqu'ici occasionné un seul accident, bien que la circulation sur la voie de fer se soit élevée chaque année à plus de douze cent mille voyageurs.

Le chemin de Bolton à Leigh, à son entrée dans la ville de Bolton, traverse plusieurs rues de niveau, et en côtoie une dans presque toute sa longueur. La même chose se remarque sur le chemin de Malines à Gand, et à Bruges. Sur le chemin d'Abroath à Dundee, un trottoir, parcouru à toute heure par les piétons, coupe la voie de fer. Enfin, on a quelquefois permis, ce qui n'est pas sans danger, la traversée de niveau de deux chemins de fer l'un par l'autre.

Il est très-vrai que, sur les grandes lignes, entreprises il y a quelques années, telles que celles de Londres à Birmingham et du Great-Western, les exemples de ces croisements de niveau sont rares. Mais sur les lignes nouvelles et sur celles actuellement en construction, les Anglais paraissent être revenus aux dispositions de ce genre. On compte en effet, sur le chemin de Birmingham à Glocester, seize routes coupées de cette manière, onze sur le chemin de Clarence, etc., etc.

Il est évidemment impossible de s'imposer à cet égard une règle générale ; la solution de ce problème est toujours dans la comparaison de la dépense nécessaire à l'exécution d'un passage en dessus et en dessous, avec les frais qu'entraîne la présence d'un gardien là où le croisement se fait de niveau.

Digitized by Google

NOTE IV.

Les chemins de fer français sont frappés, comme nous l'avons dit plus haut, de plusieurs taxes, entre autres de l'impôt du dixième. Rien de pareil n'a eu lieu jusqu'à présent en Allemagne. En Angleterre, voici ce qui se passe.

Le gouvernement accorde dans les actes de concession, comme encouragement pendant les premières années de l'exploitation, remise de la totalité ou d'une partie des droits fixés par la loi.

Un acte du parlement a donné, en outre, aux lords commissaires de la trésorerie le pouvoir de faire des réductions pour des temps plus ou moins longs, mais dont

la durée ne doit pas excéder sept ans. On proportionne ainsi l'impôt à la situation de chaque entreprise et aux facultés contributives de chaque chemin.

Sur le chemin de fer d'Edimbourg à Dalkeit, par exemple, la taxe a été, dans les deux premières années, de 20 liv. sterl. par an; les deux années suivantes de 200 livres, puis de 250, puis de 500, et elle est aujourd'hui de 1000 liv. sterl.

Il conviendrait d'appliquer de cette manière le principe de la contribution imposée aux chemins de fer en France. On ne verrait pas alors, comme on l'a vu, des entreprises constituées en perte par le seul prélèvement du Trésor, et des compagnies demandant un secours à l'État, au moment même où l'État, par une redevance énorme, retient ou reprend une partie de ce qu'il a donné. Nous pourrions citer plus d'une preuve à l'appui de cette réflexion. Mais nous aimons mieux nous en abstenir que de rappeler la position précaire dans laquelle se trouvent en ce moment quelques-unes des compagnies existantes. Nous ferons observer seulement que le droit fixe de 1/10e du prix des places présente, entre autres inconvénients celui de peser plus sur le pauvre que sur le riche, et que ce droit devrait être au moins proportionné au prix des places.

Voici, d'après le *Railway Times*, le produit en Angleterre de l'impôt de circulation, dans le cours des huit années précédentes.

Janvier 1835.	—	6,852 liv. st.
1836.	—	8,693

Janvier.	1837.	—	10,296 liv. st.
	1838.	—	16,892
	1839.	—	39,570
	1840.	—	72,716
	1841.	—	127,966
	1842.	—	159,799 (1).

Si le nombre des voyageurs a été en 1841, comme nous l'avons dit plus haut, de 21 millions, et le produit brut de 100 millions de francs, on voit que la taxe, s'étant élevée à 4 millions de francs est égale au vingt-cinquième seulement du revenu brut, tandis qu'en France elle est du dixième du revenu net. La différence entre les deux tarifs est énorme.

(1) Les chemins de fer d'Irlande sont exempts de tous droits au profit du trésor.

NOTE V.

Le transport des dépêches est chose très-importante en Angleterre, et nécessite quelquefois sur certains chemins, comme le Grande Jonction, l'emploi de plusieurs fourgons. La caisse de la malle dans laquelle le courrier monte avec deux commis et fait le triage et la répartition des lettres en route, contient un bureau et plusieurs casiers en acajou. Un sac pendu sur le côté de la voiture renferme les dépêches, qui tombent à terre avec le sac, quand le courrier pèse sur un ressort intérieur, au moment même où le convoi passe sans s'arrêter devant le lieu de destination.

On peut se faire une idée de l'importance de ce ser-

vice par les sommes allouées chaque année à quelques grandes compagnies par l'administration des postes.

Noms des chemins.	Longueur parcourue par jour.	Sommes annuelles.
Londres et Birmingham,	718 kil.	237,475 fr.
Grande Jonction,	1,156	110,625
North Union,	442	182,500
Southampton,	480	173,000

Les traités conclus entre les compagnies et l'administration des postes varient suivant l'importance des lignes. Les prix payés sur les railways de Londres à Birmingham et de Grande Jonction sont de 98 centimes par kilomètre parcouru.

Pour les chemins de Liverpool et de Newcastle, où l'administration se contente des heures ordinaires de départ fixées par la compagnie et n'exige pas l'expédition de convois spéciaux, les prix sont beaucoup moindres, ils sont de dix centimes seulement par kilomètre parcouru.

NOTE VI.

Les tarifs anglais sont doubles des nôtres. Les tarifs belges pour les places de troisième classe sont environ moitié. Les tarifs allemands se rapprochent en moyenne de ceux des chemins de fer français. On pourra en juger par le tableau suivant, dans lequel nous avons rapporté à une même unité de distance, et à une même unité monétaire les droits perçus dans les différents pays sur les principaux chemins.

Digitized by Google

Désignation du chemin.	*Prix des places par kilomètre.*		
Angleterre.	1er cl.	2e cl.	3e cl.
Great Western.	24 c.	12 c.	(Il n'y a pas de
Southampton.	17	11,5	3e classe en
Londres et Birmingham.	23,8	14	Angleterre.)
Grande Jonction.	18,2	8,2	
Manchester et Leeds.	20	9	
Leeds et Selby.	19,80	9,1	
En moyenne.	20,5	10,5	

Allemagne.	1er cl.	2e cl	3e cl.
Leipsic à Dresde.	9,8	7,4	4,9
Vienne à Brunn.	10,2	6,8	5
Munich à Augsburg.	10,6	7,0	5,2
Francfort à Visbaden.	10,2	6,2	4,8
Leipsic à Magdebourg.	9,8	6,4	4,2
En moyenne.	10,6	6,7	5

Belgique. Les tarifs ont été souvent changés depuis le commencement de l'exploitation.

	Diligences	1re cl.	2me cl.	3me cl.
Premier tarif.	8c	6c,6	5c	2c,5
Tarif de 1839.	8	7, 2	4,9	3, 6
Tarif de 1841.	8	7, 4	4,9	3
Tarif de 1842.	0	7, 6	5	3
En moyenne.		7, 5	5	3

Ainsi les tarifs anglais étant exprimés par	20	et 10	
Les tarifs Allemands sont environ.	10	6	5
Les tarifs Belges.	7	5	3

Les Tarifs Français sont.	1e cl.	2e cl.	3e cl.
de Paris à Orléans.	8c	6c,3c	4c,8
de Strabourg à Bâle.	10	7, 6	3,2
de Rouen.	12,3	10	7,3
de Saint-Germain.	8,2	7	3,0
Moyenne.	10	7,3	3,4

On voit que la tarification française se rapproche beaucoup de celle de l'Allemagne, et que généralement les droits anglais sont doubles des nôtres.

L'expérience peut seule permettre de savoir si ces droits seront suffisants. Mais il est fort à craindre que le tarif moyen de 8 c., appliqué à quelques uns de nos chemins de fer, ne soit trop bas pour la plupart des lignes, pour celles du moins qui ne sont pas dans des conditions de circulation privilégiées. Si on admet en effet, que la lieue de chemin de fer coûte 300,000 fr., et que les frais d'exploitation soient de 50 pour 0/0 du revenu brut, il faut évidemmment que le kilomètre de voie produise 30,000 francs pour donner 5 0/0 du capital de création. Or, au taux de 8 c., cela suppose un mouvement de 370,000 voyageurs par kilomètre et par an, c'est-à dire environ 1000 voyageurs par kilom. et par jour, ce qui est une circulation énorme, et que ne dépassent guères les meilleurs chemins d'Angleterre et de Belgique.

Lorsqu'on examine, en effet, le mouvement qui s'opère sur les lignes le plus favorablement situées, comme celles de Liverpool à Manchester, de Londres

à Birmingham et du Great-Western, on voit que la circulation moyenne, dans les trois dernières années, a tout au plus atteint le chiffre de douze cents voyageurs par jour et par kil. Il est vrai que l'habitude de la locomotion à grande vitesse, le développement industriel qui en résulte, et l'achèvement de l'ensemble des voies à vapeur feront croître progressivement les résultats obtenus pendant les premières années d'exploitation; il est vrai que le transport des marchandises et les produits accessoires tels que bagages, voitures, chevaux, viendront augmenter encore le revenu provenant du mouvement des individus; mais il est aussi hors de doute qu'en France la proportion des places de première et de dernière classe, ne sera pas, comme en Angleterre, de 50 pour 0,0, à en juger du moins par ce qui ce passe aujourd'hui. En effet, sur les chemins de St-Germain, de Versailles, de Corbeil, etc., les voyageurs de 3e classe entrent pour près de 60 pour 0,0 dans la circulation actuelle; les voyageurs de 1e et de 2e classe réunis, pour 35 pour 0,0 seulement, et l'on conçoit que la quantité relative des diverses espèces de places occupées entre pour beaucoup dans l'appréciation des recettes probables des différentes lignes.

Les tarifs que l'on doit établir en France ne peuvent pas être fixés aujourd'hui d'une manière précise; mais comme il s'agit dans les lois de concession de déterminer seulement des maximum, il nous paraît plus juste et plus sage, en général, de s'approcher du tarif du chemin de fer de Rouen que de tous les autres. Le ta-

rif de 7 c. 1/2 par kil. et par voyageur, est extrêmement bas relativement aux frais d'exploitation.

Les frais de traction par kilomètre et par voyageur, ont été en effet dans le cours de ces cinq dernières années, sur les chemins de fer existant en France au moins de 2 c., 50

Les frais d'entretien et de réparation de voitures de	0	75
Les frais de police et de dépenses générales	0	70
Les frais d'entretien et de réparation de la voie de	1	
Total	4 c.,	90

Restent donc 2 c., 60 pour le paiement de l'intérêt et de l'amortissement du capital dépensé, et, la plus grande partie des places occupées dans nos convois étant de troisième classe, il est facile de voir quelle immense circulation il faudrait pour obtenir à ce prix la somme de 15,000 fr., nécessaire pour donner un intérêt de 5 p. °/o du coût de chaque kilomètre estimé à 300,000 fr.

Par toutes ces considérations, les tarifs de la compagnie de Rouen nous paraissent, pour les chemins de fer de France et dans l'état actuel des faits connus de l'exploitation, raisonnables et modérés.

TABLE

DES MATIÈRES.

PREMIÈRE PARTIE.

Des dispositions du projet de loi présenté par le gouvernement. — Dispositions adoptées par les Chambres. — Caractère de la loi nouvelle. — Nécessité de prendre un parti. — But que l'on doit se proposer d'atteindre. page 3.

DEUXIÈME PARTIE.

CHAPITRE PREMIER.

DU CLASSEMENT.

A quelle condition peut-on arriver à un bon classement des différentes lignes qui composent le réseau? — Des diverses opinions sur l'utilité des voies à vapeur. — De la nécessité de se défendre des exagérations en sens contraire. page. 21

CHAPITRE II.

DES CHEMINS DE FER CONSIDÉRÉS AU POINT DE VUE STRATÉGIQUE.

De l'effet utile des machines nouvelles appliquées au transport de l'infanterie, de la cavalerie, de l'artillerie. — De l'emploi que l'on peut en faire comme moyen de défense, comme moyen d'attaque. — Des conditions qu'elles doivent remplir pour servir aux opérations aggressives et défensives. — Du classement des chemins de fer envisagé uniquement au point de vue militaire. Page 29.

CHAPITRE III.

DES CHEMINS DE FER CONSIDÉRÉS AU POINT DE VUE COMMERCIAL.

Du rôle des chemins de fer dans le mécanisme de la circulation. — De leurs avantages, de leurs inconvénients, de leurs caractères distinctifs. — De l'effet qu'ont produit les voies nouvelles sur la circulation qui avait lieu par les voies anciennes en Angleterre et en Belgique. — De l'effet utile des chemins de fer en France pour le transport des marchandises : 1° Dans l'hypothèse de l'application de la loi du 11 juin 1842 ; 2° Dans l'hypothèse de concessions pures et simples à des compagnies. — Du classement des lignes à vapeur dans un intérêt uniquement commercial. — De l'importance du commerce extérieur, du commerce intérieur, du transit. — Pourquoi les considérations tirées du commerce étranger doivent principalement agir sur le classement. — Les considérations tirées du commerce national doivent principalement agir sur les tracés. — Les considérations tirées

du commerce de transit ne doivent agir ni sur les tracés ni sur le classement. page 58

CHAPITRE IV.

DES CHEMINS DE FER CONSIDÉRÉS AU POINT DE VUE POLITIQUE.

De l'effet produit par les chemins de fer sur la circulation des voyageurs. — Du progrès des besoins de locomotion rapide. — Des conséquences que peuvent avoir, pour constituer dans un pays l'unité politique, économique et administrative, les voies de transport nouvelles. — Les considérations politiques et gouvernementales doivent exercer plus d'influence dans le classement des voies à vapeur que les considérations commerciales ou militaires. — De la pensée qui a présidé à l'exécution des chemins de fer d'Allemagne, d'Angleterre, de Belgique, des Etats-Unis. — Des condition à remplir en France, page 89

CHAPITRE V.

DES CHEMINS DE FER CONSIDÉRÉS AU POINT DE VUE FINANCIER.

De la nécessité de s'imposer une limite dans la dépense affectée à la construction des chemins de fer en France. — De la limite indiquée par le gouvernement. — De la mesure du temps nécessaire à l'accomplissement des lignes classées. — Du coût de la lieue de chemin de fer en France. — De la mesure dans laquelle il convient d'entreprendre les travaux en raison de la richesse et des capitaux disponibles de notre pays. Du principe de la justice distributive. — Comment on doit

entendre ce principe. — Comment il a été entendu. — Quelles en ont été les conséquences. Page 103.

CHAPITRE VI.

DU CLASSEMENT ADOPTÉ.

Examen du classement fixé par l'article 1er de la loi. — Des lignes dont l'exécution doit être ajournée. — De celles qui ne paraissent pas suffisamment remplir les conditions de grandes voies de communication à la vapeur. Page 127

CHAPITRE VII.

DU TRACÉ.

Pourquoi les Chambres interviennent en pareille matière ? — Des conditions à remplir dans la détermination du tracé. tel qu'il appartient aux Chambres de le déterminer. — Nécessité de réduire les frais d'établissement des voies nouvelles et de tendre au maximum de revenu net. — Nécessité de construire les chemins de fer dans le sens et dans la direction que suivent aujourd'hui les voyageurs et les marchandises. — De l'importance de la détermination des tracés sur l'avenir des chemins de fer, et relativement aux intérêts existants assis, et créés autour des voies anciennes. page 153.

CHAPITRE VIII.

DE LA SIMULTANÉITÉ DES TRAVAUX.

De la faute commise en 1822 pour la canalisation du territoire; — En 1836 pour la construction des chemins vicinaux; — En 1842, pour l'exécution des chemins de fer. — Examen de la dé-

termination prise par les Chambres pour la construction simultanée des différentes lignes.—Des moyens d'y remédier. Page 147.

TROISIÈME PARTIE.

DU MODE D'EXÉCUTION.

CHAPITRE I.

DES DIVERS SYSTÈMES PROPOSÉS.

Des idées absolues en matière de travaux publics. — De l'action exclusive de l'Etat. — De l'action exclusive des compagnies. — De ce qui se passe dans la pratique. — Comment l'un et l'autre instrument de travail, en des proportions différentes, ont été employés en tout temps et en tout pays. — Du système à appliquer en France. — Pourquoi il est impossible d'exclure l'exécution directe des travaux par le gouvernement. — Comment l'industrie est chez nous moins impuissante qu'on ne se l'imagine. —Des causes qui en ont arrêté jusqu'ici l'essor. — Du problème à résoudre en matière de travaux publics. Page 157.

CHAPITRE II.

DE L'EXÉCUTION PAR L'ÉTAT.

De la doctrine soutenue à cet égard par le gouvernement. — De la nécessité des bas tarifs — Des inconvénients de l'appropriation des voies de transport entre les mains des compagnies. — Des conséquences de ce système. —Avantages du principe de la gratuité des voies de circulation. — Ses inconvénients. — Comment l'exécution des travaux est alors plus lente que par le concours simultané des deux forces réunies. — De la valeur du temps perdu ou gagné dans les créations de cette nature.

—De l'impossibilité où le gouvernement se trouve de relever les tarifs une fois abaissés. — Comparaison des résultats auxquels on arrive en appliquant le principe de l'exécution exclusive par l'Etat, ou le principe de l'exécution simultanée par l'Etat et les compagnies. —De la possibilité de faire varier la durée des concessions en proportion des capitaux fournis pour chaque entreprise par l'industrie privée.—Des tarifs considérés comme moyen de ménager les transitions.— De la justice distributive en cette matière. — Les tarifs doivent être dans tous les cas rémunérateurs. page 177.

CHAPITRE III.

De la valeur relative de l'état et des compagnies envisagées comme instrument de travail.

1° Dans l'exécution des travaux proprement dits ; 2° pour l'acquisition des terrains; 3° pour l'achat des rails, coussinets, traverses et matériel d'exploitation.— Des causes principales de bonne et rapide exécution, le choix des tracés, la conduite générale du travail. — Les deux systèmes en présence offrent sous ce rapport des garanties égales. — Les avantages et les inconvénients résultant de l'un ou de l'autre mode d'action, n'ont pas la portée qu'on leur attribue, et ne peuvent avoir pour effet de déterminer le choix à faire entre les deux systèmes. — Des réformes à introduire dans les procédés administratifs. — Le capital est aussi un instrument de travail.—Vaut-il mieux, pour la formation des capitaux, recourir au crédit de l'Etat qu'au crédit de l'industrie privée. — Des motifs qui doivent engager à recourir à l'un ou à l'autre moyen pour constituer les capitaux nécessaires à l'établissement des chemins de fer en France. page 201.

CHAPITRE IV.

COMMENT DISTRIBUER LE TRAVAIL ENTRE L'ÉTAT ET LES COMPAGNIES.

Examen des divers systèmes. — Exécution, par l'industrie, des lignes productives, par l'État des lignes improductives. — Exécution par l'État des grandes lignes, par l'industrie des lignes secondaires. — De la nécessité d'appliquer les deux forces créatrices aux chemins les plus importants, seule condition qui doive fixer l'ordre de priorité des travaux page 251.

CHAPITRE V.

DE L'INTERVENTION FINANCIÈRE DU TRÉSOR.

Du prêt. — De la garantie d'intérêt. — De la subvention. — De la prise d'actions. — Examen comparé de ces divers systèmes et des circonstances dans lesquelles ils peuvent être employés. Page 259.

CHAPITRE VI.

DU NOUVEAU MODE D'INTERVENTION DE L'ETAT DANS LES ENTREPRISES DE CHEMINS DE FER.

Exposé du système de la loi. — Difficultés pratiques de ce système. — Nécessité de convertir la subvention en nature en une subvention en argent. — A quelle réduction dans la quotité des tarifs correspond l'allocation d'une somme égale à la moitié du capital de création?—A quelle réductiondans la durée des concessions répond la même somme fournie par l'Etat? — Les compagnies pourront-elles consentir à une diminution de plus de 20 0/0 des tarifs actuels? — Pourront-elles consentir à une durée de bail de moins de 30 ans. — De la nécessité d'exiger des fermiers, pour les bonnes lignes, une redevance annuelle, après prélèvement par la compagnie d'un certain intérêt du capital par elle dépensé. — Développement de ce mode d'application de la loi. — Si l'on n'agit pas de la sorte, l'exécution des chemins de fer conformément à la loi nouvelle, sera plus onéreuse que par

tout autre mode d'intervention du Trésor.—Conclusion. Page 247.

CHAPITRE VII.

DE LA NÉCESSITÉ DE FAIRE VARIER LA FORME ET LA QUOTITÉ DES SECOURS DONNÉS A L'INDUSTRIE.

La forme et la quotité des secours donnés par l'Etat dépendent des circonstances industrielles et de la nature des capitaux auxquels on s'adresse. — De la situation de l'industrie des chemins de fer en France. — Cette situation est-elle durable ou momentanée? — Peut-on laisser les compagnies choisir le mode d'intervention qui leur convient le mieux? — Du danger d'ériger en système l'action exclusive du gouvernement. Page 271

CHAPITRE VIII.

DE L'INTERVENTION DU GOUVERNEMENT DANS LES ENTREPRISES DE TRAVAUX PUBLICS.

Distinction à établir dans les cahiers des charges entre les diverses natures de dispositions qu'ils contiennent. — Des modifications à introduire dans les actes de concession.— Des principes de l'administration en matière de construction de chemins de fer. — De la limitation des tarifs et de la durée de la jouissance. — Des taxes perçues par le trésor. — Des rapports des compagnies avec le gouvernement et avec les Chambres. — Intérêt politique qui s'attache à la formation des sociétés industrielles. — Résumé des conclusions et des propositions contenues dans la troisième partie. Page 279

QUATRIÈME PARTIE.

DE LA FORME ET DE LA MESURE DANS LESQUELLES IL FAUT AUJOURD'HUI PROCÉDER A L'EXÉCUTION DES CHEMINS DE FER.

De la nécessité de compléter les études qui ont servi de base à l'adoption de la loi.— Importance et diversité des questions à ré-

soudre pour le tracé de chaque ligne. — De l'urgence qu'il peut y avoir à fixer le tracé de la ligne de Lyon. — Dans quel ordre de priorité doit-on ranger les lignes classées par l'article 1er de la loi ?— Justification de l'ordre de priorité proposé. — Par quelles lignes doit-on commencer le réseau ? — Combien de chemins peut-on entreprendre simultanément? — Comment déterminer la section la plus importante de chaque chemin? — De la nécessité de proportionner les allocations de crédits à l'importance relative des différentes lignes. — Ce que le gouvernement a fait depuis l'adoption de la loi. — Des adjudications passées. — Comment on doit exécuter les travaux. — L'éloignement des compagnies pour les entreprises de chemins de fer ne sera pas de longue durée. — Il faut user en ce moment de réserve. — On traitera l'année prochaine à des conditions favorables. — L'Etat doit agir. — Il ne doit pas se borner à faire des terrassements et des maçonneries. — Il doit passer les marchés pour la fourniture des rails. — Limiter seulement son action aux premières lieues de chaque chemin. — Les travaux faits seront des subventions réelles pour les compagnies futures.—De la forme et de la mesure dans lesquelles il convient de procéder.—Résumé. — Quels sont les moyens les plus propres à remédier aux inconvénients de la loi du 11 juin 1842. — Considérations sur les mesures à prendre pour constituer d'une manière durable le crédit industriel en France. Page 309

NOTE I.

Des travaux exécutés par le gouvernement, par les compagnies.— Canaux. — Chemins de fer. — Des chemins de fer exécutés par l'industrie privée sur le continent. Page 351

NOTE II.

Du mouvement des voyageurs sur les chemins de fer anglais. — Du produit brut de ces chemins de fer.—De la valeur des ac-

tions.— Des comptes rendus par quelques-unes des principales compagnies anglaises.—Du progrès des recettes effectuées.— De la proportion observée entre le mouvement des voyageurs et le mouvement des marchandises. Page 360.

NOTE III.

Opinion de M. Robert Stephenson sur le prix de revient des travaux d'art et de terrassements en Angleterre et en France.— Opinion du même ingénieur sur les conditions imposées par l'administration des travaux publics en France, pour le tracé des chemins de fer.— Des pentes des railways anglais.— Des rayons de courbure. — Des traversées de niveau. Page 373

NOTE IV.

Des taxes perçues en France sur les chemins de fer. — Des taxes perçues en Angleterre.— Du produit de cet impôt. — Rapport de ce produit au revenu des différents railways. Page 381.

NOTE V.

Du transport des dépêches.— Des traités passés à cet égard avec les compagnies.— Des causes de la diversité des sommes payées pour ce service par l'administration des postes. Page 384.

NOTE VI.

Des tarifs anglais. — Des tarifs allemands.— Des tarifs belges.— Des tarifs français.— De la circulation nécessaire pour produire, au prix moyen des tarifs français, 5 0/0 de l'intérêt du capital de création des chemins de fer.—Du mouvement probable des voyageurs par kilomètre de voie.—Des dépenses diverses à prélever sur les recettes.—Les tarifs de la compagnie du chemin de fer de Rouen doivent être appliqués préférablement à tous les autres. Page 386.

FIN.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google